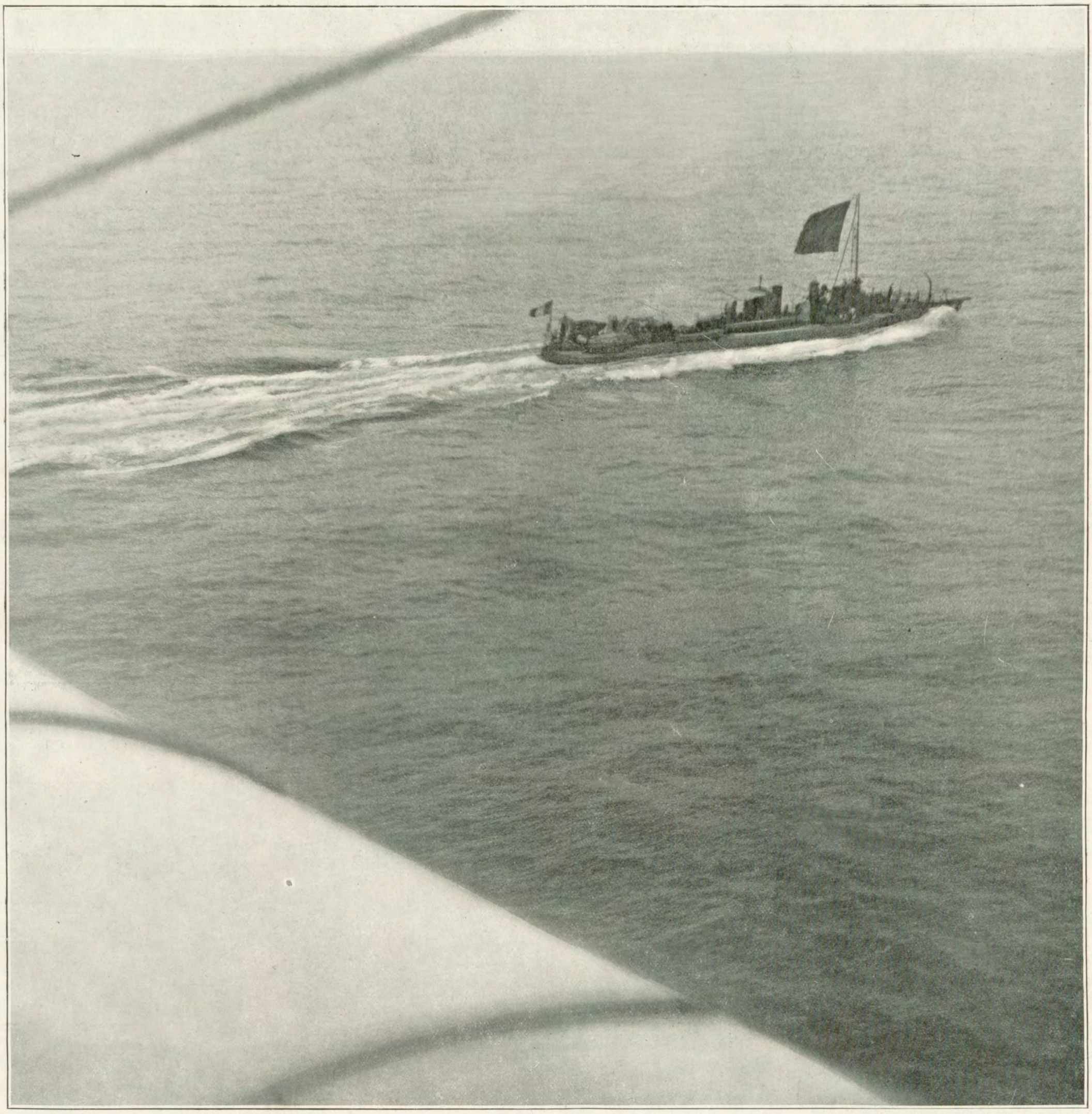
La Vie au Grand Air

N° 746 — 4 Janvier 1913

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyee franco sur demande.

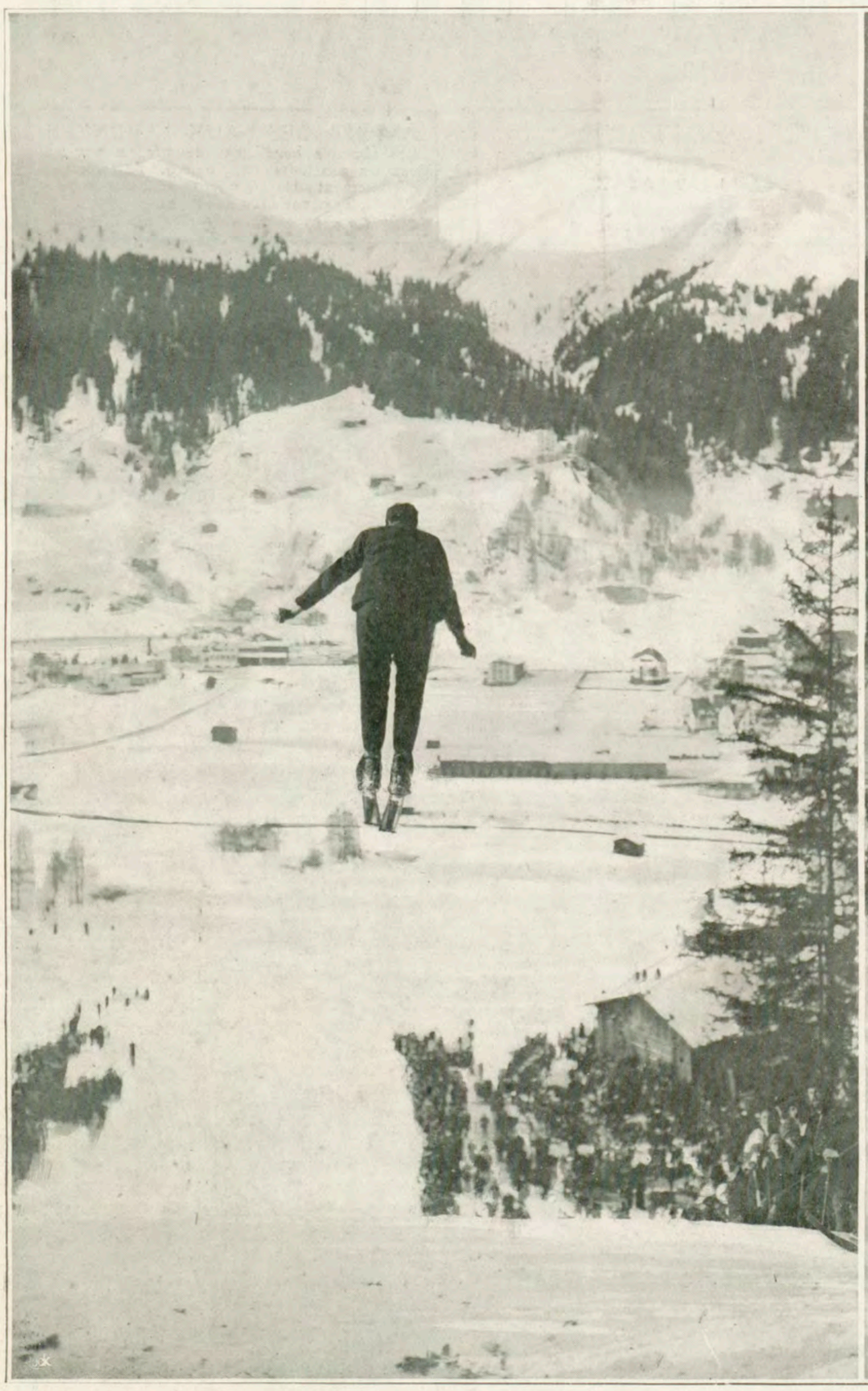


LE TORPILLEUR LACHÉ ! — PHOTOGRAPHIE PRISE PAR GARROS PENDANT TUNIS-ROME (1)

Nous avons la bonne fortune, dans ce numéro, de présenter à nos lecteurs des documents remarquables et sensationnels. Il s'agit de clichés pris par Roland Garros pendant son stupéfiant voyage de Tunis à Rome. L'intrépide pilote eut l'audace de lâcher sa direction à diverses reprises pour prendre des photographies, qu'il a eu l'aimable attention de réserver à la *Vie au Grand Air* Celle que nous donnons ici représente le dernier torpilleur qui convoyait Garros, à 120 kilomètres de la côte africaine et à plus de 150 kilomètres de la Sicile. (Garros montait un monoplan Morane-Saulnier, hélice Chauvière, magnéto Bosch.)

(1) Voir pages 7 et 9

LE SKI A DAVOS



UN SAUT EN SKI AU TREMPLIN DES BOLGEN

C'est en s'élançant du haut de ce tremplin, que le Norvégien Harold Smith effectua, en 1910, un saut prodigieux de 45 mètres, au cours des championnats qui se disputent à Davos.

L'ARRIVÉE AU BAS DE LA PISTE DES BOLGEN

Les Norvégiens sont passés maitres dans l'art du ski. Rien n'est plus impressionnant que de les voir exécuter, isolément ou en groupe, leurs bonds extraordinaires.

LE SAUT D'UN DEBUTANT

Ce débutant semble dérouté par la perte de sa casquette. Quoique s'étant résolument élancé, il ne paraît pas très confiant dans l'issue de son saut.

UN TÉLÉMARK AUDACIEUX

Un saut en ski, qui se termine par un arrêt de télémark bien exécuté, produit toujours une très grosse impression sur les spectateurs.

A NOS LECTEURS

Nous commençons dans ce numéro la publication des souvenirs du prodigieux champion cycliste français que fut Paul Bourrillon, devenu depuis étoile au théâtre comme ténor.

DE LA PISTE A LA SCENE
par PAUL BOURRILLON

fera revivre à nos lecteurs la plus belle époque du cyclisme, celle des Bourrillon, Morin, Jacquelin, Banker, Jap Eden et tant d'autres.

La semaine prochaine, nous publierons

L'AVIATION A LA GUERRE DES BALKANS,
par L'AVIATEUR FRED PAILLARD

qui s'engagea dans l'armée bulgare. Les curieux documents qu'il rapporte de son odyssée jetteront un jour nouveau sur la cinquième arme aux Balkans.

LA VIE AU GRAND AIR

LE CARNET MULTIPRIMES

LE CARNET MULTIPRIMES de nos abonnés leur apporte le moyen de profiter de NOMBREUX AVANTAGES. Une nouvelle édition de notre *Carnet Multiprimes* vient de paraître. Nos abonnés y trouveront la liste complète des *primes et avantages nouveaux* dont nous sommes heureux de les faire bénéficier. Le *Carnet Multiprimes* est adressé sur demande accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0 fr. 50 pour frais divers (Étranger 0 fr. 75).

Rappelons que tout abonné d'un an à la *Vie au Grand Air* a droit à une réduction de *deux francs* sur l'abonnement à chacune de nos publications: *Femina, Je Sais Tout, Musica* et *Fermes et Châteaux*. Toutefois, ces faveurs ne pourront être accordées qu'aux personnes qui s'abonnent directement sans intermédiaire.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

DIALOGUES JOYEUX

Nous sommes, cette année, un peu en avance sur le Carnaval. C'est, d'ordinaire, à cette époque de la joyeuse folie que l'on réserve les dialogues joyeux et tabarinesques.

Et quoi de plus joyeux, quoi de plus tabarinesque, quoi de plus humoristique, sans le savoir, que le dialogue qui se poursuit, depuis un mois, dans la presse automobile entre les leaders de cette presse et les fabricants français?

Il est question du Grand Prix, naturellement, dont les engagements vont être clos à l'heure où j'écris ces lignes, et le seront quand vous les lirez.

Vous connaissez le thème du Leit-motiv. *Les fabricants français ne s'engagent pas. Sur quoi le leader arrive, en tête de colonne de son journal, cligne de l'œil d'un air malin et entonne le grand air :*

Engage-toi, Rosse, je t'en supplie!
Car nous trahir serait un grand péché!

Le fabricant répond sur un rythme moins mélancolique :

Non, je ne marche pas! Non, je ne courrai pas!
Je n' veux pas d' châssis en dentelle.
Non, je ne marche pas!
Je n' veux pas d' têt' de bielle en pâté d' foie gras...

Sur quoi, le leader affecte l'air de quelqu'un qui la connaît et à qui on ne la fait pas.

« Pourquoi, dit-il, attendez-vous le dernier moment pour vous engager? C'est mal, et tout le monde sait à quoi s'en tenir. Voyons, la clôture approche... Prenez vos bibi, prenez vos billets!

— Peu m'importe! je ne cours pas.

— Ces délais sont stupides, vous devez à votre dignité de vous déclarer tout de suite franchement... Déclarez-vous!

— Je déclare que je ne cours pas!

— A quoi bon tergiverser et finasser! Est-ce là reconnaître l'initiative généreuse de l'A. C. F.?

— Mais, puisque je ne cours pas, je ne puis pas faire autre chose que de ne point m'engager.

— Ce manque de franchise est très mal vu à l'étranger. Votre silence nous afflige.

Tous en chœur : *« Mais, puisque nous ne courons pas! »*

La Commission sportive de l'A. C. F., là-dessus, hoche la tête : « Ingrats! Nous leur avions préparé un si beau Grand Prix. C'était, pour eux, la fortune. »

Ajoutez que pas une seule maison représentée par les membres de la Commission n'est encore engagée, et que pas une ne le sera.

Et la comédie continue... qui ne trompe d'ailleurs plus personne.

Je la connais. J'y ai joué mon rôle en conscience.

AVIATION

Les flottes aériennes

L'effectif des différentes puissances.

Nous avons, dans une étude précédente, montré aux lecteurs de la *Vie au Grand Air* comment les Allemands prétendaient opposer leur flotte aérienne de dirigeables à nos escadrilles d'avions, et comment il faudrait combattre pour obtenir la suprématie aérienne, en cas de guerre.

Les événements actuels semblent donner encore plus d'actualité à de semblables études : mais si nous assistons entre France et Allemagne à une lutte ardente pour la maîtrise de l'empire de l'air, il ne faudrait pas croire que les autres états européens se désintéressent du débat et se soient laissés de beaucoup distancer au point de vue aéronautique.

Profitant de l'expérience des uns ou des autres, se mettant sans vergogne à la suite de la France pour l'aviation, de l'Allemagne ou de la France pour les dirigeables, les grands états européens comme la Russie, l'Autriche, l'Italie, l'Angleterre, même les Etats Balkaniques ont travaillé et réalisé d'importants progrès au cours de l'année 1912.

Mais, comme cette étude le fera ressortir, tandis que la France marche carrément à la tête du mouvement, montre la voie des innovations, les autres états suivent échelonnés : les uns en sont encore à l'année 1910, aux errements du Circuit de l'Est; les autres, plus avancés, en sont à 1911, à l'époque des concours militaires de Reims.

Mais, du moins, tous semblent vouloir entrer résolument dans la voie tracée par la France, dans la voie des escadrilles tactiques, des corps d'aviateurs, des grands centres aéronautiques.

RUSSIE

SITUATION DE L'AÉRONAUTIQUE RUSSE. DÉCEMBRE 1912.

Certainement, de toutes les nations d'Europe, la Russie, avec l'Angleterre, est celle où le plus gros effort a été fourni en 1912. Dans ce courant impérieux, qui entraîne le gouvernement russe vers l'aviation, il entre, non seulement une question politique d'exemple à suivre vis-à-vis d'une nation amie et alliée, mais aussi une question d'affinité de

LES CENTRES AÉRONAUTIQUES MILITAIRES RUSSES ET LE RAID SÉBASTOPOL-SAINT-PÉTERSBOURG.

race — de cette race slave à la fois si perfectible et si souple — si ardente vers ce qui est nouveau.

En dehors de ces raisons morales, il y a une question géographique dominante. La superficie de la Russie est considérable : la transversale Arkangelsk-Odessa, correspondant à notre national Valenciennes-Biarritz, est longue de 5.000 kilomètres au lieu de 1.100. Aussi, on comprendra immédiatement que le problème des communications rapides ait toujours été l'objet d'une sollicitude particulière de la part du gouvernement russe. Résolu en partie par les voies fluviales et le réseau de chemins de fer, il semble que l'aviation extra-rapide vienne lui apporter un appoint considérable pour l'avenir. Si l'on songe, en effet, aux conditions favorables à l'aviation, au point de vue atterrissage, qu'offrent les steppes de la Russie du Sud ou les toundras glacées de la Russie du Nord, on est frappé du développement aviatique qui est réservé à la Russie. Si même l'on veut voir plus loin encore, il ne semble pas impossible qu'un avenir prochain soit réservé aux applications utilitaires de l'hydro-aéroplane, le long des immenses rubans fluviaux de la Volga, du Don, du Dnieper, à travers les mers intérieures d'Azow et de la Caspienne, à travers le chapelet immense de grands lacs qui, de Saint-Pétersbourg à la Mer Blanche, couvre le nord-ouest de la Russie.

Mais là, nous envisageons l'avenir : la réalité nous montre (décembre 1912) que seul le point de vue militaire a préoccupé le gouvernement russe.

Sous l'énergique impulsion du colonel Oulianov, l'organisation de l'Aéronautique russe vient d'être mise au point.

Laissant de côté les événements passés, les achats faits, au hasard des missions en France, de nombreuses marques d'appareils français qui encombraient les hangars de Saint-Pétersbourg et de Sebastopol, l'Aéronautique militaire russe a décidé en 1912 :

1° L'institution d'un *Concours militaire d'aviation* destiné à se libérer de la construction étrangère et de permettre à la construction nationale de se développer.

2° La constitution d'un corps indépendant d'aviateurs.

3° La création des centres d'aéronautique militaire et d'escadrilles d'avions.

Le concours militaire russe s'est disputé à Saint-Pétersbourg au mois d'avril 1912, à l'aérodrome de corps, sous la présidence du colonel Oulianov. Dans ce concours, des conditions assez dures ont été imposées : toutes n'ont pas été remplies. Mais, les appareils russes, c'est-à-dire tous ceux *construits en Russie*, ont donné des résultats appréciables, permettant d'entrevoir la libération de la fabrication étrangère. Mais pour nous, Français, la question ne doit pas nous préoccuper. Les appareils *dits russes* ne sont autres que des appareils de marque française construits en Russie, par des maisons filiales des maisons françaises Farman, Nieuport, Gnôme, etc.

De cette façon, tout en faisant appel complètement, en somme, à l'industrie aviatique de notre pays, l'aéronautique russe ne serait pas à la merci, en cas de mobilisation, d'une production d'appareils dont les envois pourraient être interceptés sur les voies ferrées allemandes ou autrichiennes.

De plus, cet essor national va permettre à la Russie de constituer ses escadrilles le long de ses frontières d'Allemagne et d'Autriche, à Vilna, Varsovie, Kichiner, Odessa, Sebastopol et Pétersbourg.

Quant à la séparation du corps des aviateurs militaires avec le corps du génie, elle a été faite radicalement dès la première heure. Le brevet militaire russe a été institué : il est, avec le nôtre, le brevet militaire comptant le plus de difficultés : épreuves de durée, de distance, d'altitude, d'atterrissage, comme chez nous, et obligation pour l'aviateur de partir, sur l'ordre de la commission, à l'heure et au jour fixé, quel que soit l'état atmosphérique.

(A suivre.) MARC GOUVIEUX.

Une mise au point

A propos de la flotte aérienne allemande

DANS l'un de ses derniers numéros, la *Vie au Grand Air* a publié une très captivante étude, de M. Max Burney, sur la flotte aérienne allemande. Nous ne voudrions pas commencer l'année avec trop de pessimisme, mais il ne nous paraît guère possible d'enregistrer ou de laisser enregistrer par l'opinion cette singulière théorie du « Hors de chez nous, pas de salut ! » en l'appuyant de statistiques au moins bizarres. Il y a là un danger réel.

Aussi bien, M. Max Burney a-t-il eu la netteté de poser la question. Au début de cet article il écrit :

On se souvient des articles à sensation publiés dans une certaine partie de la presse française, au sujet des forces aériennes allemandes. En face de ces apocalyptiques descriptions, qu'un Jules Verne n'eût certainement pas désavouées, on est en droit de se demander quel but sérieux leurs auteurs poursuivent.

Nous nous souvenons, pour notre part, et d'autant mieux, de ces articles que M. Burney appelle à sensation que nous nous glorifions de les avoir écrits. Ce n'est pas que le terme de « Jules Verne », qui nous est un peu dédaigneusement appliqué, nous paraisse péjoratif. Mieux vaut être Jules Verne que Calino, ou que le maréchal Lebœuf.

M. Burney exagère d'ailleurs, je ne sais si c'est à dessein, et pour se donner le plaisir de réfuter des arguments que nul n'a mis en avant. Il confond probablement (erreur assez commune chez les néophytes) les mitrailleuses avec les canons à tir rapide. Il parle en effet de mitrailleuses avec lesquelles on lapide des forteresses.

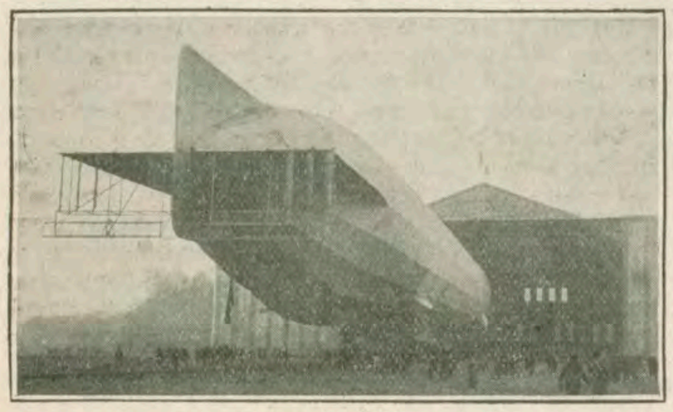
C'est lui qui exagère. Un bon 75 de campagne, voire un 155 ou même un 220 court me paraissent préférables. La mitrailleuse envoie des balles et non des obus. Ce n'est pas une pièce de siège. M. Burney parle d'*informations controuvées* ou *tout au moins exagérées*. Mon Dieu! il est toujours possible de commettre quelques erreurs en citant des chiffres, et lui-même va nous en fournir la plus éloquente des démonstrations, mais nous attendons encore qu'il nous montre les nôtres. Il se contente d'affirmer, en général, et ne précise point. En revanche, veut-il nous permettre de relever délicatement quelques inexactitudes « kolossales »?

Que le lecteur veuille bien se reporter à la liste des dirigeables donnée par notre excellent confrère, dans l'article qu'il a publié dans le numéro 744 de la *Vie au Grand Air*.

Il serait un peu long, et hors des limites de cet article de reprendre en détail l'étendue de cette prodigieuse salade d'unités. Il y a là le plus étrange salmigondis qu'on puisse rêver.

La première série — pour commencer par elle — voit successivement figurer le *Sachsen* (?) (avec appareil de T. S. F. et cabine pour projectiles (*sic*), le LZ9 qui doit probablement être le Z2 de Metz, à moins qu'il ne soit encore qu'un projet. Quant au Z3, j'ai eu le plaisir de le voir en morceaux dans son hangar de Cologne, après un accident historique; j'ai eu également le plaisir de tenir dans ma main quelques morceaux démontés du *Siemens-Schuckert*, dans son hangar pivotant de Biesdorf, où l'on avait abrité le P3 que je m'étonne, en revanche, de ne pas voir sur cette liste, puisqu'il a fait des *Kaisermannöver* et qu'il a, sur ses congénères, l'avantage, faible mais net, d'exister.

Il est vrai que je ne vois pas non plus le *Schutte-Lanz*, qui traversa deux fois l'Allemagne, de Mannheim à Gotha et retour. Notre confrère a-t-il fait le vœu de ne parler que des morts ? Cette liste est-elle celle des disparus, la Revue fameuse des ombres ? On le croirait, d'ailleurs. Je vois, en effet, dans cette prodigieuse série des M, figurer le M 3 avec la mention: *Cubage inconnu*. Mais non, son cubage est très connu. Il est exactement de 0 m. c., 0 déc. c. Le M 3 est, en effet, le *Militar* (type Gross), qui fit explosion, avec quelque retentissement, en octobre dernier, dans l'un des deux hangars métalliques de Tegel. La série des M est, d'ailleurs, tout entière



LE DIRIGEABLE HANSA SORTANT DE SON HANGAR.

inexistante. Aux manœuvres de septembre, aucun des M ne put rejoindre, sauf un seul, l'infortuné M 3, les deux derniers jours. Il fallut, cruelle humiliation pour les militaires, faire servir Z 2 et P 3 qui sont des Zeppelins et des Parsevals. Depuis, M 3 est mort. Paix à ses cendres! Cette deuxième classe est, d'ailleurs, tout à fait joyeuse. A côté des M qui n'existent pas ou n'existent plus, voici le P L 8 qui était le dirigeable-taxi, de l'exposition de Bruxelles, et le P L 6, que notre confrère place dans une classe différente du *Stollwerk*. Or, le *Stollwerk*, qui porte aujourd'hui le nom d'un fabricant de chocolat de Cologne, n'est autre que le P L 6, déjà nommé. Il fut débaptisé en novembre dernier, ce qui lui valut les honneurs de la couverture illustrée du grand journal d'aviation de Berlin. Que diable! Ce sont là des faits de notoriété quelque peu publique!

Arrêtons-nous là pour en rechercher l'identité. Cependant notre confrère exagère un peu quand il découvre le *Sachsen* avec appareils de T. S. F. et cabine à projectiles, alors que tous les Zeppelins ont l'un et l'autre, et il a le plus grand tort de préciser sa pensée quand il conclut:

> Pour remédier à cet inconvénient, on a pensé à ménager dans l'enveloppe du ballon une espèce de tunnel, sorte d'énorme tube de métal faisant corps avec la nacelle, traversant le ballon dans toute sa hauteur et débouchant sur une plate-forme où seraient fixées les mitrailleuses. J'apprends aujourd'hui que le Zeppelin le plus récent, le L Z X présente un semblable dispositif.

Eh! bien, mon cher confrère, si vous ne l'apprenez qu'aujourd'hui, c'est que vous n'êtes guère curieux. Il y a deux ans que tous les Zeppelins sont équipés ainsi, et que les plans de ce « dispositif », comme vous dites, ont paru dans tous les journaux. Je me souviens, pour ma part, avoir lu dans la *Vie au Grand Air*, elle-même, sous la signature Marc Gouvieux, une très remarquable étude, avec dessins, s'il vous plaît, dans lesquels le fameux tunnel se trouve reproduit. Il existe, du reste, chez tous les Zeppelins, mais dans les types *Hansa* et *Victoria-Luise*, (type civil), on en a provisoirement condamné l'entrée, à cause du danger pour les voyageurs.

M. Burney est plus bref sur les avions. Nous le serons aussi. Il se contente de nier qu'il y ait des « avions allemands cuirassés jusqu'au bout des ailes » (*sic*). On ne le lui a jamais dit. Pas plus qu'un cuirassé ne fut cuirassé dans ses cheminées, ou jadis, jusqu'à la pomme de ses mâts. Il nie que la guerre allemande possède aucun avion à carcasse métallique protégée.

N'aurait-il jamais mis les pieds à Johannisthal ou même au Salon de Berlin, où l'on ne vit pas autre chose ? Il ne s'agit pas même là de secret d'État. Tout le monde peut voir. Il n'y a qu'à ouvrir le catalogue d'Etrich-Rumpler, par exemple, et examiner les « Militar-Karrosserie » qui y figurent. Il est enfantin de nier l'évidence.

Enfin, M. Burney appelle le « Taube » un Blériot et dit que tous les appareils allemands emploient des Gnôme.

Le Taube est un monoplan dont les ailes affectent la forme d'un accent circonflexe; il fut inventé par l'ingénieur Etrich, et il ressemble à tout ce que l'on veut, sauf à un Blériot. Complètement entoilé, avec le triangle arrière du Deperdussin, le fuselage et le chariot du Nieuport, l'allure générale de l'Antoinette, muni d'un moteur à eau de 100 chevaux, lourd, avec radiateur au-dessus du fuselage ou le long de la coque. L'on étonnerait fort le créateur du monoplan français en lui révélant cette ressemblance insoupçonnée.

Enfin, à tort ou à raison, à tort suivant moi, les appareils allemands n'ont guère que des moteurs à refroidissement par eau. Dire qu'ils sont « animés du même esprit, le Gnôme en l'espèce », est invraisemblable. La maison Gnôme refuse de vendre des moteurs au gouvernement allemand. Sur tous les catalogues de vente, le Gnôme ne se trouve stipulé qu'en dernier lieu, souvent même rajouté au tampon et tous déclarent : « *Nos appareils militaires allemands sont exclusivement munis de moteurs allemands.* » Les moteurs sont des Mercédès, Argus, N. A. G. Aux manœuvres de Saxe, sur 36 appareils, il y avait deux moteurs français, des Renault, et 34 moteurs allemands, et pas un seul Gnôme, et pour cause!

Alors?

Alors, les choses remises au point, parlons d'un autre sujet. Si Jules Verne eut le tort de faire arriver le capitaine Nemo dans son sous-marin au Pôle Sud, au Pôle Sud qu'Amundsen a découvert à 3.070 mètres d'altitude, aussi bien avait-il l'habitude de se documenter sur ce qui était à sa portée.

GEORGES PRADE.

Poignée de nouvelles.

— L'aviateur allemand Hanuschke a exécuté la semaine dernière des vols de nuit autour de l'aérodrome de Johannisthal.

— Le circuit du Haut Rhin se disputera l'an prochain du 10 au 19 mai. Les aviateurs partiront de Wiesbaden et arriveront à Constance.

— Le lieutenant-aviateur Glaize, de l'escadrille de Nancy, qui effectuait le 27 décembre une reconnaissance aérienne en compagnie d'un officier de la garnison de Nancy, a atterri en territoire alsacien à Moussey.

— Les lieutenants Do Hu et Van den Vaero, ainsi que les sous-officiers Peretti et Feierstein ont rendu de grands services au général Brulard, en faisant des reconnaissances aux abords de Dar-el-Kadi.

AÉRONAUTIQUE

Les gaietés de l'aéronautique (1)

Le flotteur perpétuel et quelques poètes

MONSIEUR BRISSON était un fort aimable petit vieillard. M. Brisson forçait votre porte avec bonhomie, prenait à peine le temps de s'asseoir avant de sortir de sa poche trois décimes de bronze qu'il disposait triangulairement sur la paume de sa main raidie. M. Brisson n'est plus de ce monde, mais, en fixant son souvenir, il me semble voir et entendre ce brave homme qui, sans se lasser jamais, vantait les mérites de l'appareil admirable dont les trois décimes figuraient le schéma.

— Chaque décime, disait-il de sa voix calme, représente une coupole. Car l'appareil, très simple vous en conviendrez, est exclusivement composé de trois coupoles d'étoffe à ballon, réunies par un léger châssis formant plateforme. Par suite de cette combinaison de coupoles, de poches à air, le problème de l'aviation est enfin résolu.

La première fois que j'eus le plaisir de recevoir le doux et entêté M. Brisson, je ne compris naturellement pas grand'chose à cet exorde, et le priai de s'expliquer plus avant.

— Lorsque j'aurai trouvé, peut-être grâce à vous, le capitaliste dont j'ai le plus grand besoin, je construirai mon appareil. Puis, je vous prierai de suspendre mes coupoles sous le ballon à bord duquel vous voudrez bien me piloter, s'il vous plaît.

— Mais, ne m'avez-vous pas confié que vous n'admettiez en Aéronautique que l'Aviation pure, à l'exclusion de tout système mixte ?

— Sans doute, affirmait M. Brisson, sans doute... Cependant, pour le lancement de l'appareil, j'ai besoin d'un ballon. Au demeurant, cette collaboration sera brève et je n'y aurai plus recours *puis ue une fois lancé à l'atmosphère, l'appareil ne reviendra pas au sol.*

— Il ne descendra pas ?

— Jamais !

L'œil de M. Brisson se réjouissait de ma surprise, s'esbaudissait de ma piètre ignorance. Tout en malaxant sans cesse ses trois décimes, il reprenait:

— Vous n'ignorez pas que l'air des hautes régions est beaucoup moins dense que la basse atmosphère. Nous gagnons, à bord du ballon remorquant l'appareil, ces hautes régions. Là, que se passe-t-il ? Mes coupoles s'emplissent d'air léger et descendent lentement jusqu'à l'altitude où l'air plus épais les arrêtera, plus ou moins haut selon qu'elles seront plus ou moins chargées. N'ai-je point inventé l'aéroplane idéal ? L'air vaincu par lui-même, voilà ma formule.

Désormais fixé sur le projet, je continuai toutefois à proposer quelques objections sans trop contrarier la douce manie et en observant le tact que réclamait l'âge avancé du visiteur:

— Mais les passagers, M. Brisson... Comment descendront-ils... Comment, ensuite, regagneront-ils votre flotteur ?

L'œil brillait de nouveau. Etait-elle assez puérile, cette objection !... Et comme elle allait être victorieusement réfutée!

— On lance tout bonnement une échelle de cordes, monsieur!

Hélas! M. Brisson est mort sans avoir construit les grandes coupoles qu'il voyait flotter à jamais dans les espaces sublunaires... Il ne put réaliser que des appareils réduits, guère plus grands que les décimes, qui furent bien emportés en haute mer aérienne par un ballon, mais chavirèrent immédiatement vers la terre lorsque leur sustentateur les abandonna. Ces minuscules catastrophes ne pouvaient entamer l'immarcescible foi de M. Brisson:

— Il faudrait construire en grand... Ah! quand j'aurai trouvé le capitaliste !...

Bien d'autres inventeurs, dont les concepts égalaient ceux de M. Brisson, ont également cherché, sans davantage le trouver, l'insaisissable capitaliste. D'aucuns même l'invoquèrent en faisant se becqueter des rimes deux à deux. Parmi ces poètes, l'on remarquait l'inventeur du *Papillon*, dont il a été déjà parlé. Ecoutons-le:

> A toi, riche fortuné,
> Honnête et bon, ayant
> Un capital bien gagné,
> Viens alors, maintenant,
> En aide à un inventeur de l'humanité.
> Que ton nom soit dans tous les coins
>
> Avec le mien reconnu, toujours renommé,
> Des Nations, des pays les plus loins !

Voici enfin, d'un autre pauvre diable, des « réflexions philotechniques » en un langage non moins élevé, encore qu'il s'y puisse remarquer quelques licences poétiques:

> Pour faire une aussi grande invention,
> Il faut se donner le temps de la réflexion!...
> L'invention de l'aéroplane est très difficile;
> Pour bien le fabriquer, il faut être très habile,
> Puisqu'il faut le diriger plus que l'automobile.

Rien n'est plus exact. Savourons maintenant cette formule si heureusement présentée:

> On répète souvent à cor, à cri.
> Depuis le Condor, jusqu'au Colibri :
> Chaque oiseau qui s'envole dans l'espace
> A un maximum de poids pour sa surface,
> Que la nature ne veut pas qu'on dépasse.

Le poète n'a pas oublié la fin tragique d'Icare. Souvenez-vous, imprudents et ignorants, souvenez-vous!

> De l'exemple qui nous fut donné par la chute d'Icare,
> Nous devons, très précisément, en conserver la mémoire.

Et dire que dans la ville de Clémence Isaure personne, aux Jeux Floraux, ne cueillit la moindre violette d'or à l'intention de ces cueilleurs de rimes!

FRANÇOIS PEYREY.

(1) Voir les numéros des 27 juillet, 24 et 31 août, 14 et 28 septembre, 19 octobre, 2 novembre, 14 décembre.

L'ENTRAINEMENT DE CARPENTIER ET MOREAU

LA BOXE EN PLEIN AIR

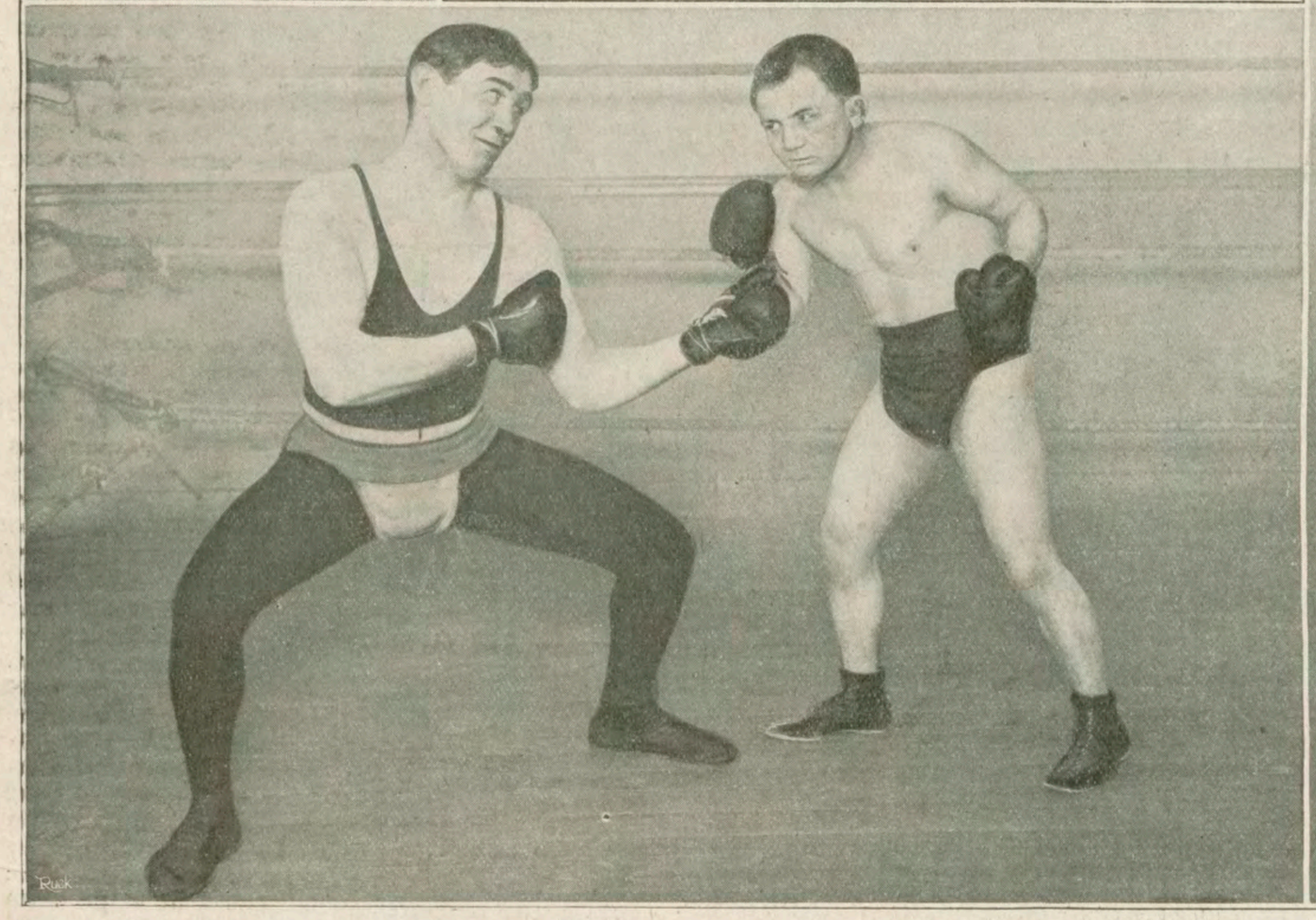
Au cours de ses promenades au Bois de Boulogne, Georges Carpentier ne dédaigne pas de mettre les gants avec ses entraîneurs et de faire quelques rounds à la joie des promeneurs, heureux de ce spectacle gratuit.

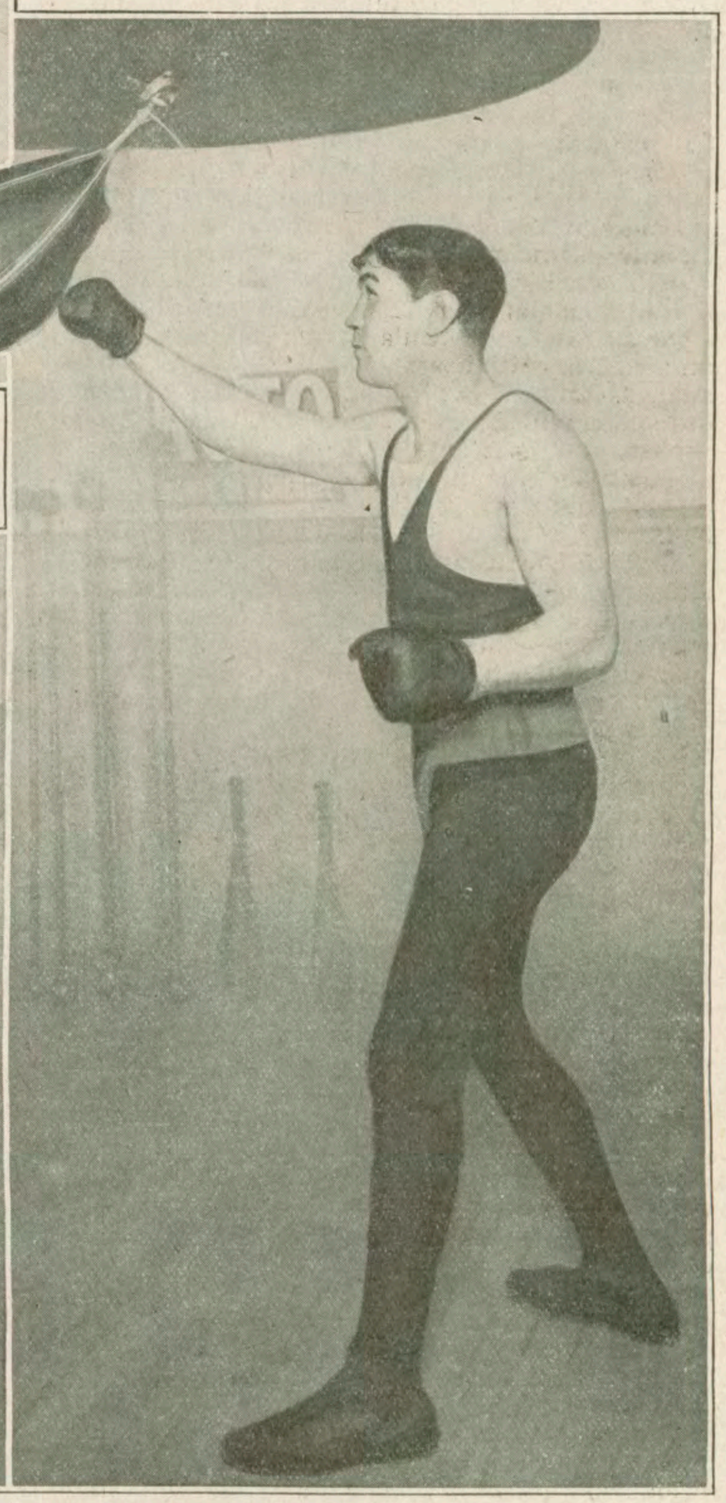
DU SPARRING AVEC STUBER

Georges Carpentier en plein air fait quelques reprises avec ses entraîneurs se relayant : Stuber, Marcel Thomas, Lœsch, etc.

LE FOOTING AU BOIS

Carpentier fait du footing au Bois de Boulogne avec ses camarades d'entraînement. A gauche, à Maintot, il scie du bois.





MARCEL MOREAU FAIT DE LA BOXE

Marcel Moreau s'entraîne lui aussi avec énergie, il commence par des poids lourds et termine, on le voit, par des poids plutôt minimes, ce qui l'oblige à diminuer progressivement sa taille. Il ne se contente pas de ces distractions et travaille avec beaucoup de soin.

MOREAU AU PUNCHING-BALL

Les deux adversaires du 8 janvier, Georges Carpentier et Marcel Moreau s'entraînent avec soin pour leur grand match.

FOOTBALL-RUGBY

L'entraînement

Conseils du Capitaine du Chelsea Football Club.

Bien que je puisse prétendre, en toute modestie, être assez connu comme footballeur, je n'ai pas encore paru, devant le public, en qualité d'auteur. Tout pourtant doit avoir un commencement.

Pour commencer, donc, permettez que je dise quelques mots sur l'aspect général du football, aux yeux du public. Certains écrivains ont décrié le jeu et déclaré que c'est un triste spectacle de voir des milliers et des milliers de gens « perdant leur temps à regarder un match de football ». Sottise ! Regarder jouer au football est une saine occupation qui empêche les gens de faire bien des choses qui leur feraient beaucoup plus de mal. C'est, à mon sens, un signe de santé, qu'une nation s'intéresse à ce qui, tout dit et fait, constitue un mâle et vigoureux passe-temps. Et du football, je crois, les spectateurs peuvent apprendre à supporter les rudes coups et la mauvaise fortune, avec égalité d'âme et bonne humeur.

Un autre point dont les critiques font grand état, c'est le tumulte occasionnel qui se produit sur un terrain de jeu, quand quelque incident choque le public, par exemple, ce qui lui semble une fausse décision du referee. On a déclaré nos foules antisportives et tout ce qui s'ensuit.

Bien, mais le cas solitaire où il se produit un petit incident, ne manque jamais d'être signalé ; des milliers d'autres où il ne se produit rien, on ne parle pas. D'après mon expérience, une foule de football possède le sentiment de la justice ; elle se compose, en majeure partie, de gens qui comprennent le jeu, le vont voir pour lui-même, pour étudier ses finesses, autant que pour voir gagner leur côté, bien que lorsque celui-ci gagne, ils exultent, naturellement.

On nous dit encore que la profession de football est mauvaise pour un jeune homme, qu'elle ne mène à rien, etc. Autre sottise ! Le jeune homme qui s'y adonne sérieusement, doit, pour commencer, se tenir en forme, se soumettre à une discipline, à un entraînement et s'imposer bien des privations.

S'il réussit à échapper aux accidents auxquels, il va de soi, nous sommes exposés tous, s'il réussit à garder sa forme pendant cinq ans, il a conquis un bénéfice, qui lui permettra de se lancer dans les affaires. En tous cas, il s'est fait nombre d'amis, et des milliers de gens, dans le public, sans doute, lui veulent du bien : autant d'avantages pour lui, au moment de s'établir et de chercher un emploi, quand sont finis les jours intenses d'actif football.

Certains clubs, notons-le, garantissent un minimum de 500 livres comme bénéfice au joueur, et comme les gages d'un homme de premier ordre atteignent fort bien 4 livres 10 par semaine, le jeu, au point de vue gagne-pain, mérite bien d'être une profession.

D'une façon générale, aucun jeu n'a jamais atteint le degré de popularité du football : je ne crois pas que le base-bale ou qui que ce soit d'autre, y change rien. Ces dernières années, il a progressé par sauts et bonds dans le Sud, où naguère on souriait de l'enthousiasme du Nord. Prenez notre club, par exemple, quand il débuta, voici quelques années, tout le monde lui prophétisait la faillite. Or, nous sommes aujourd'hui dans la première division de la Ligue, jouant régulièrement devant des foules de 35.000 personnes et au-dessus. Une fois, pour jouer notre belle de la Coupe avec Swindon, il y avait 80.000 spectateurs sur les terrains !

Et c'est ainsi partout : les ligues méridionales croissent sans cesse en force, et ceux qui suivent leur jeu, deviennent de plus en plus nombreux.

Quant aux chances de Chelsea dans cette Coupe, objet de l'ambition de chaque club, elles dépendent pour bonne part des hasards du tirage. Si nous pouvions être l'instrument d'une victoire qui donnerait la palme au Sud, nous en serions naturellement ravis. Mais il nous faudra d'abord livrer plus d'un rude combat. Le nombre des clubs compétiteurs pour la Coupe est légion. Parmi ceux-là, 48, dont nous sommes, sont dispensés par le Conseil de participer aux éliminatoires. La compétition proprement dite commence le 11 janvier et dure jusqu'en avril, quand la finale au Palais de Cristal attirera 100.000 spectateurs. Le record est de 110.000, la plus grosse foule qui ait jamais été réunie sur un point par un jeu.

Il y a à présent, je le dis en passant, trois Clubs méridionaux seulement dans la première division de la Ligue, qui représente la plus haute classe de football ; malgré cela, les chances du Sud, dans la grande bataille, ne sont aucunement méprisables. Mais quelques mots sur le Chelsea Club.

Notre président est le Earl of Cadogan ; M.W. Claude Kerby est le président des directeurs, et M. N. Calderhead le secrétaire. Nous avons un bon recrutement de joueurs d'où tirer notre équipe, et nos terrains sont à Hamford Bridge, à côté du fameux vieux champ d'athlétisme et de course à pied où, jadis, le London Athletic Club tenait ses meetings. A cette époque, si invraisemblable que cela nous paraisse, les jeux athlétiques étaient plus populaires que le football !

Le Chelsea date seulement de 1905, et à la fin de sa première saison, il était troisième sur la table de la division II. L'année suivante, il était promu à la division I, pour redescendre en 1909-1910, par suite d'une série d'accidents sans parallèle dont furent victimes nos joueurs. Mais le 24 avril dernier, il regagnait sa position dans la première Ligue, et il ne court pas grand risque de la reperdre.

Je doute qu'aucun ami du Club oublie le mémorable dernier samedi d'avril 1912. L'excitation était intense, et quand la nouvelle se répandit que les Wolves avaient battu Burnley, le seul autre Club

Le Stade Français (2) triomphe par 14 points à 0 de l'Aviron Bayonnais (2), le jour de Noël, au Parc des Princes.

avec une chance de promotion, Stamford Bridge vit une scène telle qu'il n'en avait vu et n'en reverra peut-être jamais. Nos meilleurs remerciements sont dûs certainement aux Wolverhampton Wanderers, qui jouèrent un grand jeu, dont nous recueillîmes le bénéfice.

Nous avons, bien entendu, une équipe de réserve qui fit remarquablement bien la saison dernière, gagnant le championnat de la South Eastern League et autres trophées.

Nous avons aussi mis en ligne, pour la première fois, la saison dernière, une équipe A qui a gagné 9 des 16 matches qu'elle a joués.

C'est seulement sur une requête spéciale que je termine par quelques remarques personnelles. Ma taille est de 5 pieds 9 pouces et mon poids 12 st. 9 l. Je joue gauche arrière dans notre team et j'ai appris mon football dans le village écossais de Kirkwood. J'ai fait mon début en football de classe comme membre du Paisley Saint-Mirren team, et en 1909 j'atteignis le sommet de mon ambition en jouant le premier International pour l'Ecosse contre l'Angleterre au Palais de Cristal. J'ai à cette heure joué 3 fois dans des Internationales.

J'ai joint Chelsea il y a six ans, et pendant trois ans, j'ai eu l'honneur d'être capitaine de l'équipe. Inutile de dire que j'ai l'espoir de jouer encore bien des parties pour le Club.

JACK CAMEROUN.

Poignée de nouvelles.

— M. Herriot, maire de Lyon, sénateur du Rhône, a accepté le titre de président d'honneur du Football Club de Lyon.

— Le Stand Nantais vient d'éprouver sa première défaite. L'aviron Bayonnais l'a battu par 22 à 3.

— Le bruit avait couru que Percy Bush devait quitter à tout jamais la France pour le pays de Galles C'était une nouvelle erronée : le fameux capitaine de l'équipe de Nantes n'a jamais eu l'intention de quitter ses amis et élèves.

FOOTBALL ASSOCIATION

Le Rôle du demi

C'est le plus dur travailleur d'une équipe.

Avants, demis, arrières, et gardiens de but, tous soutiennent que leur position particulière constitue la plus importante ligne du champ. Je ne ferai point exception à la règle, et déclare là, tout net, qu'à mon avis, la ligne des demis est la plus importante de l'équipe de football. Au vrai, des parties sont gagnées par des buts réussis, et les avants sont là pour les faire, cependant qu'arrières et gardiens de buts sont là pour empêcher leurs adversaires de marquer ; mais les avants ne peuvent marquer des buts sans l'assistance des demis, et deux arrières ne peuvent retenir cinq avants sans le secours des hommes qui occupent la ligne du milieu.

De bons demis sont essentiels au succès ; ils sont l'épine dorsale de l'équipe. C'est l'évidence, si l'on veut bien considérer les équipes les plus heureuses du jour — Manchester United et Aston villa — Newcastle est sans doute la meilleure équipe du pays, et elle possède la meilleure ligne de demis.

Mc Williams est, d'après moi, le plus beau demi que nous ayons. C'est un sorcier avec la balle. Il fournit une somme incroyable d'adroit travail ; c'est fait avec tant de netteté, de désinvolture que cela semble facile et qu'on n'accorde pas à son auteur tout le crédit qu'il mérite.

Si essentielle que soit la ligne des demis, elle ne peut rien faire qui vaille, qu'autant qu'elle a de bons avants, sur son front et une paire d'arrières capables dans son dos ; mais si bons que soient les avants, si capables que soient les arrières, si les hommes du milieu fléchissent, toute l'équipe s'effondre, et presque tout espoir de victoire s'envole.

Le demi, c'est aussi le plus dur travailleur de l'équipe. Les arrières, eux, ont tout le temps de souffler, quand leurs avants poussent une attaque prolongée dans les lignes ennemies ; et les avante ont le loisir de respirer tandis que les arrières fons tout en leur pouvoir pour arrêter l'attaque du quint tette adverse ; pour les demis, point de repos.- Quand leurs avants attaquent, il leur faut se tenir derrière eux, prêts à arrêter une pointe de l'autre équipe ; ils ont à préparer les ouvertures pour leurs avants, et à maintenir l'attaque concentrée sur le but ennemi. Et encore, quand les arrières sont sur la défensive, les demis doivent reculer à leur secours, si bien qu'ils sont tout le temps sur la brèche.

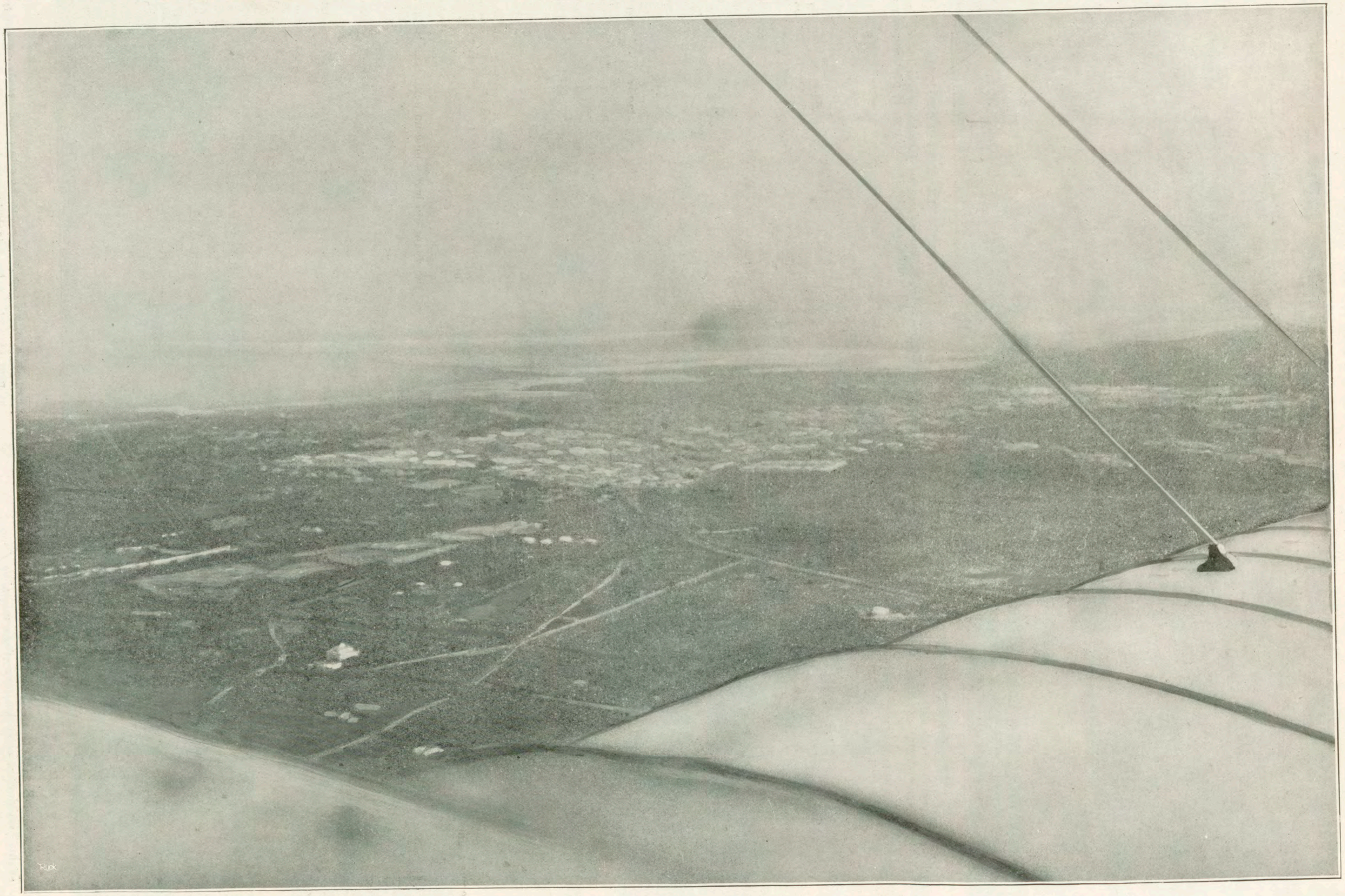
D'où il appert qu'un demi doit être en très bonne forme, car, s'il se fatigue, s'il perd sa vitesse avant la fin de la bataille, il ne peut plus couvrir le terrain confié à sa garde, et le trait d'union entre arrières et avants se rompant, toute l'équipe se défait.

Nombreuses sont les qualités qui font un grand demi. Une des principales est qu'il saisisse et déjoue les mille petites ruses d'un avant malin. Il lui faut étudier le jeu de son adversaire et y adapter sa défense. Combien n'en voit-on pas rester cloués de surprise, de ces demis battus et lâchés par un avant qui leur a joué un petit tour de sa façon, qu'ils auraient aisément paré, si seulement ils l'avaient prévu ! Il faut également que le demi se rende compte de la manière exacte dont les deux hommes de l'aile à lui opposée, combinent leur jeu.

Presque toutes les ailes ont un système à elles de travailler leur champ ensemble ; il n'existe pas de méthode reconnue orthodoxe, et tant que le demi n'aura pas pénétré à fond le genre particulier d'attaque auquel il doit faire face, il ne réussira pas à repousser cette attaque. Ce qui revient à dire qu'il est essentiel pour un demi de juger vite et bien. Il doit voir si en laissant l'aile ennemie descendre un peu dans le champ, il ne brisera pas mieux son attaque, qu'en poussant droit à elle. Mais le mérite suprême d'un demi, c'est de percer les intentions des avants ennemis, de les devancer. et de gâter leurs manœuvres, avant même qu'ils ne l'aient exécutée. Pas d'autre manière d'empêcher qu'on ne marque contre vous. Une fois qu'une ligne avant est bien dans son action, qu'elle a une fin définie en vue, et sait comment l'atteindre, il est terriblement difficile de l'arrêter ; et, une fois sur deux, l'aventure se termine par le marquage d'un point. Mais si, par contre, les demis prévoient les mouvements, s'ils jugent bien et collaborent bien ; s'ils jouent un jeu tel, qu'ils empêchent le quintette adverse de prendre une avance telle qu'ils la voulaient, alors l'assaut contraire est heureusement brisé, et le désastre évité.

(A suivre). T. BOYLE.

UN TOUR DE FORCE PHOTOGRAPHIQUE

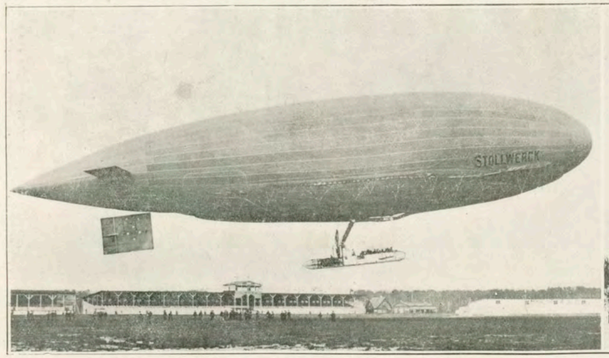


PENDANT SON VOYAGE, GARROS PRENAIT DES CLICHÉS

On se demande vraiment jusqu'à quelle limite le roi de l'air, Roland Garros, peut pousser le courage et le sang-froid. Pendant son voyage merveilleux de Tunis à Rome, il trouva le moyen, malgré les remous et le danger qu'il y avait à lâcher sa direction, de prendre son appareil photographique pour fixer sur la plaque sensible quelques-unes des régions au-dessus desquelles il évoluait, afin d'en faire profiter exclusivement les lecteurs de la *Vie au Grand Air*. Ce cliché a été pris au moment où le triomphateur des éléments arrivait en Sicile. (Garros montait un monoplan Morane-Saulnier, muni d'une hélice Chauvière.)

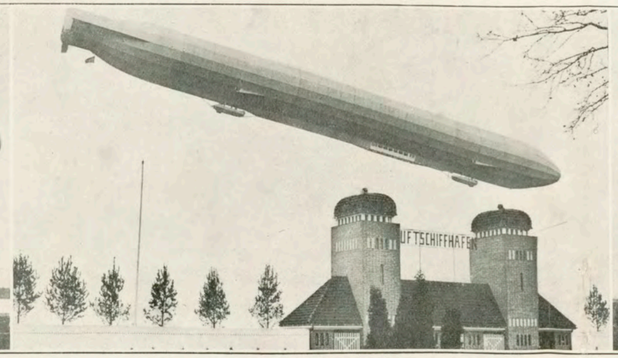
LA VIE AU GRAND AIR

QUELQUES UNITÉS DE LA FLOTTE AÉRIENNE ALLEMANDE



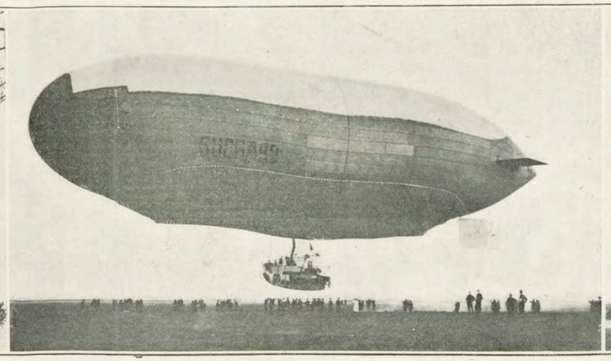
LE PARSEVAL-STOLLWERCK

Ce dirigeable, du type Parseval, est un ballon-réclame appartenant à la grande fabrique de chocolat Stollwerck. Il cube 6.800 mètres.



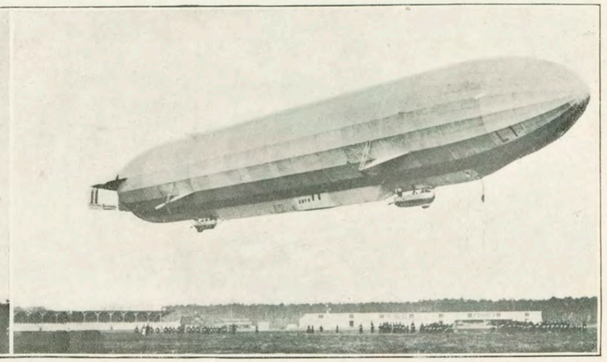
LE ZEPPELIN-HANSA

Le Zeppelin-Hansa, l'une des plus formidables unités de la flotte de dirigeables Allemands, cube 19.000 mètres. Il peut se poser sur l'eau.



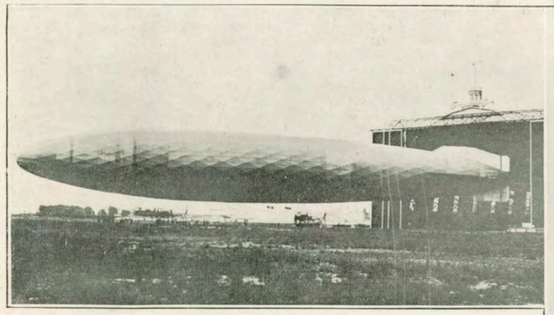
LE DIRIGEABLE SUCHARD

C'est le dirigeable Suchard (10.000 mètres cubes), que ses constructeurs comptaient employer pour tenter la traversée de l'Atlantique.



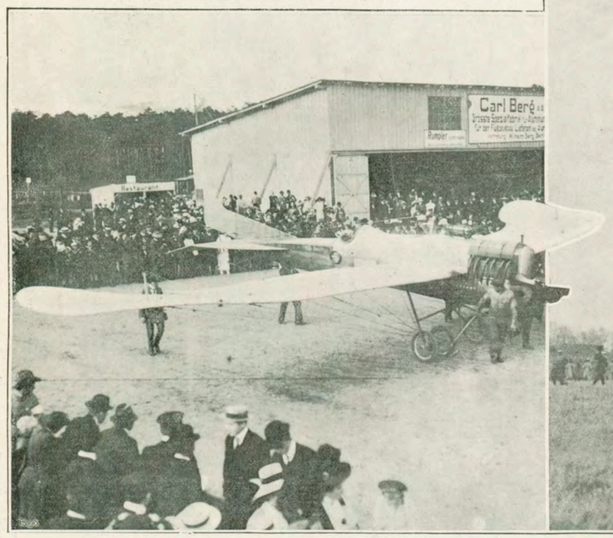
LE GÉANT ALLEMAND L-1

Le « L-1 », nouveau dirigeable Zeppelin de la marine, long de 160 mètres, d'un diamètre de 14 mètres, cube 22.000 m. Il a 3 moteurs et marche à 80 à l'heure.



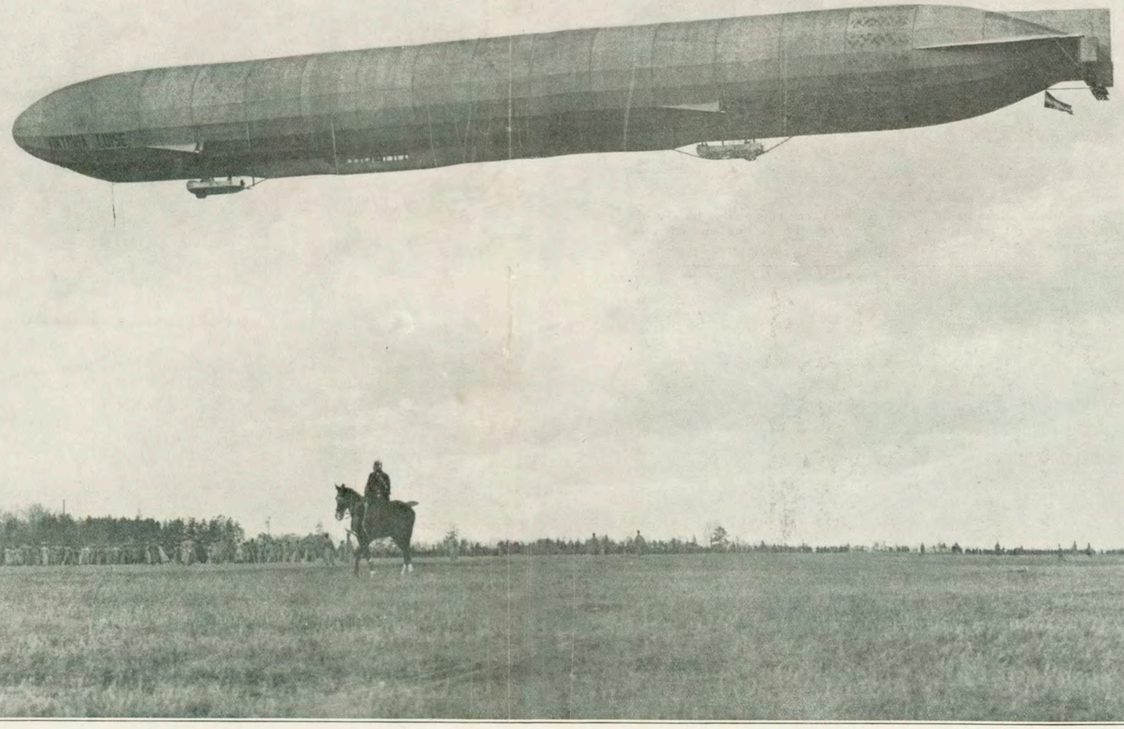
LE SCHUTTE-LANZ

Le dirigeable Schütte-Lanz appartient au type rigide. Il possède une carcasse de bois, mais ne semble pas être l'un des plus remarquables de l'Allemagne.



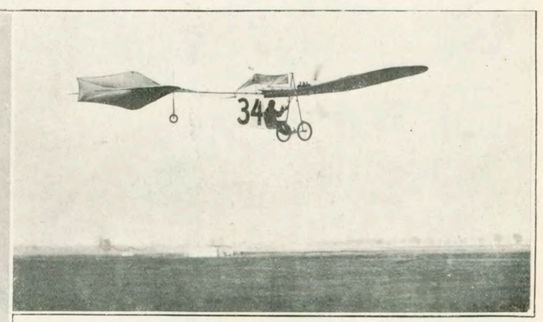
LE TAUBE

Monoplan lourd, avec moteur à eau et blindage métallique. Le nom "Taube" est devenu celui des monoplans militaires.



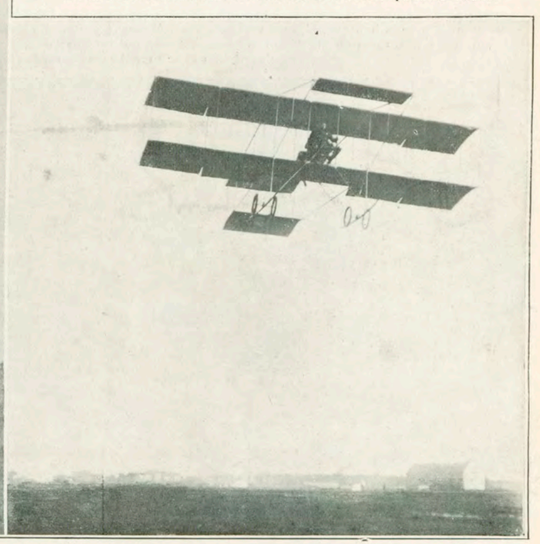
LE DIRIGEABLE VICTORIA-LUISE

Ce splendide engin, le Victoria-Luise, cube 19.000 mètres. Il est mû par trois moteurs développant une puissance totale de 450 chx. Il atteint une vitesse de 70 à 75 kilomètres à l'heure et peut emporter à bord trois tonnes de poids utiles. Il peut tenir l'air 40 heures. Depuis le mois de février, il a accompli plus de 200 voyages de dix à vingt heures.



L'AEROPLANE GRADE

Cet appareil curieux dû à l'ingénieur Grade, n'est qu'une copie mélangée de la Demoiselle de Santos-Dumont et du monoplan de Train.



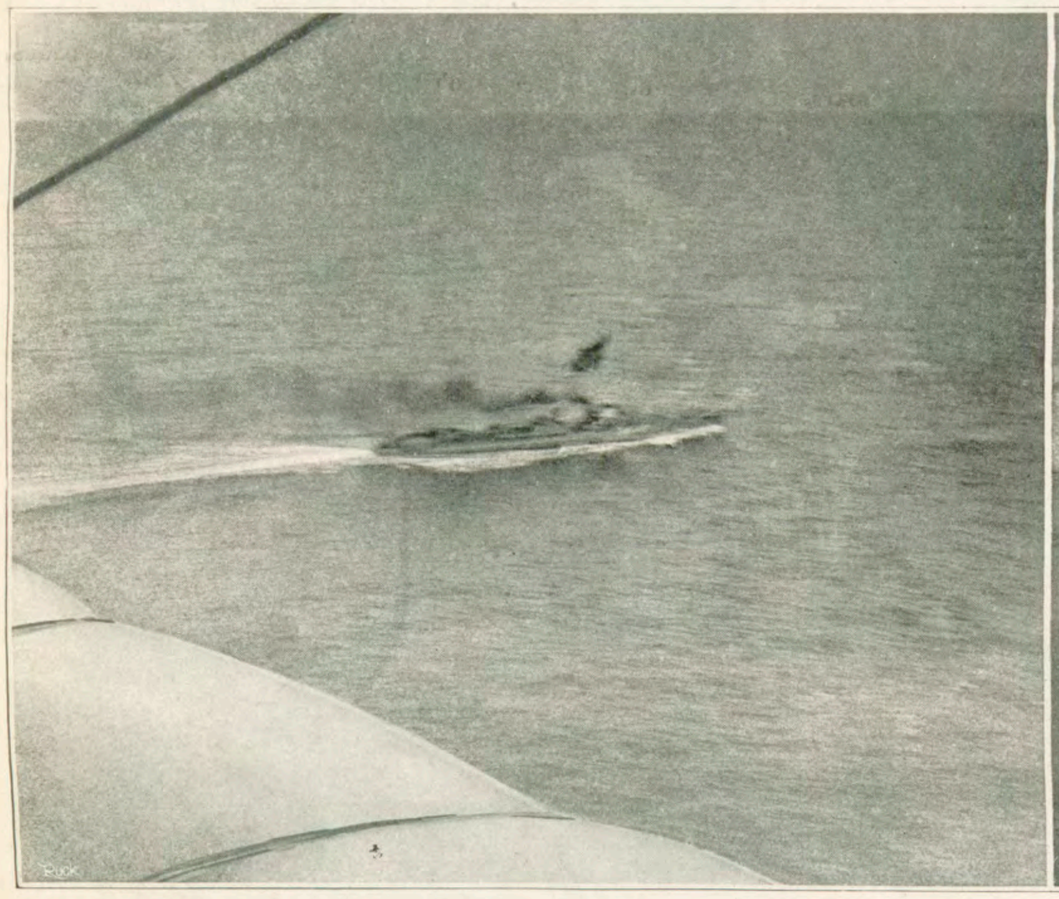
LE BIPLAN ALBATROS

Ce biplan qui s'appelle Albatros prouve l'originalité des Allemands en ce qui concerne l'aviation. N'est-il pas, en effet, une copie exacte du Farman ?

LE VOYAGE DE GARROS

LE DÉPART DE TUNIS

Dès qu'il eut pris de la hauteur, Garros s'empara aussitôt de son appareil photographique pour faire un cliché inédit de Tunis. Les documents qu'il a bien voulu nous remettre sont un peu obscurcis par la brume intense, qui ne cessa de gêner le héros de l'air durant tout son voyage, mais constituent une collection de photographies absolument sensationnelle. (Monoplan Morane-Saulnier, hélice Chauvière).



LES TORPILLEURS CONVOYEURS

Garros eut vite fait de rejoindre le dernier des torpilleurs qui étaient chargés de le convoyer et dut s'en remettre à sa boussole pendant la seconde moitié de la traversée de la Méditerranée.

LES ENVIRONS DE NAPLES

La partie la plus dangereuse du parcours, selon Garros, fut le voyage le long de la côte, sans lieux d'atterrissage et sans convoyeurs. Il se tenait, en outre, à une trop grande distance du rivage pour pouvoir être sauvé en cas de chute.

TENNIS

Lawn-tennis sur bois

La saison des courts couverts.

LAWN-TENNIS sur bois! Les deux mots semblent hurler d'être ainsi accouplés, puisque « the lawn » en langue anglaise, c'est pelouse.

Il faut pourtant nous en tenir à l'expression consacrée, puisque le tennis tout court, contrairement à ce que l'on pense généralement, n'est pas du tout notre lawn-tennis dont les Wilding, les Gobert et les Decugis sont les ténors les plus connus en France. Le tennis, c'est, au sens propre du mot, le jeu de la paume, notre bon vieux jeu français. Le lawn-tennis, c'est le sport moderne, disputé sur les courts que vous connaissez, avec le filet classique.

Or, nous sommes actuellement en pleine saison du lawn tennis d'hiver, joué sur courts couverts qui comportent toujours un plancher.

Le nouveau club, fondé par des dissidents du Tennis-Club de Paris, sous le nom de Sporting-Club de France, vient de nous offrir un très beau tournoi, dont le principal événement fut le match qui, dimanche dernier, mit aux prises notre meilleure raquette féminine française, Mlle Broquedis, et la lady champion d'Angleterre, Mme Larcombe.

Ce tournoi a mis le lawn-tennis hivernal au premier plan de l'actualité.

Nos champions français se sont fait une quasi-spécialité du lawn-tennis sur courts en bois. Et c'est sur l'un d'eux, en Angleterre, que l'athlétisme français enregistra sa première grande victoire sur nos rivaux, sur nos maîtres d'Outre-Manche, Max Decugis ayant triomphé dans le championnat de Londres sur courts couverts. D'autre part, Gobert, Laurentz, Germot sont également de toute première force sur le bois, tout comme Mlle Broquedis. Cela nous valut d'enregistrer, à Stockholm, lors des derniers Jeux Olympiques, deux de nos trop rares victoires sur les athlètes étrangers.

La plus ancienne installation parisienne de courts couverts est celle du Tennis Club de Paris, boulevard Exelmans. Bien des raquettes célèbres ont pratiqué, depuis plusieurs années, sur ses deux courts, auxquels on peut reprocher un plancher à lames trop larges, le manque de recul sur les lignes de fond, et le manque de confortable pour les spectateurs. Ces derniers doivent suivre les matches sur une galerie surélevée entre les deux courts.

D'ailleurs, le Tennis Club de Paris va améliorer considérablement ses installations, puisqu'il fait actuellement construire quatre courts nouveaux qui seront absolument parfaits, avec un plancher de chêne, fait de lames très serrées, et un recul de 10 mètres environ.

Le Tennis Club de France possède, rue Charles-Laffitte, à Neuilly-sur-Seine, quatre courts couverts tout à fait excellents. Ce club, qui est présidé par le docteur Lulling, est en quelque sorte la succursale hivernale du Racing Club de France.

Là, encore, ce sont des galeries surélevées entre les courts qui permettent aux spectateurs de contempler les exploits des champions de la raquette.

Le Sporting Club de France, qui organisait le tournoi de ces jours derniers, est tout récent. Il a été fondé, comme nous l'indiquions plus haut, par d'anciens membres du Tennis Club de Paris, Max Decugis en tête.

Il comporte quatre courts couverts, d'une absolue perfection. Le court de match, notamment, est un véritable instrument de précision.

Une véritable tribune, pouvant contenir de nombreux spectateurs, se dresse au fond du court.

A l'étranger, on commence également à venir au lawn-tennis d'hiver.

Le plus ancien des clubs anglais est le Queen's Club, à Londres, ancien club de racquets et de tennis (vous savez maintenant que ce « tennis », c'est la paume française), sports que le lawn tennis a détrônés au « Queen's ». Le Dulwich L. T. Club, dévoué aux courts d'hiver, est d'ailleurs plus moderne et mieux aménagé.

En Amérique, outre les courts couverts d'un certain nombre de milliardaires, on compte quelques clubs qui en ont installé d'excellents.

En Allemagne, le meilleur est celui de Brême, qui est véritablement de tout premier ordre.

Signalons enfin ceux de Stockholm, adossés au Stadium, et sur lesquels le roi de Suède vient pratiquer son sport favori durant les mois d'hiver.

Mais, en réalité, au point de vue international, le lawn-tennis d'hiver n'en est encore pas arrivé à la prospérité que l'on est en droit de lui souhaiter.

Multiplions donc les tournois, organisons, de concert avec les autres grandes nations sportives, un véritable championnat du monde, et les résultats se feront sentir.

GÉO LEFÈVRE.

BOXE

Le meilleur Français?

Oui, mais... et Hogan?

ENFIN, la logique parvient toujours à faire valoir ses droits. Patiente, elle sait attendre l'heure du triomphe. Et, le 8 janvier, nous assisterons ainsi au match de boxe par lequel on aurait dû commencer : Georges Carpentier contre Marcel Moreau. Il était, en effet, assez judicieux, au lieu d'opposer l'un et l'autre de ces hommes à Frank Klaus et à Billy Papke, de savoir quel était le meilleur d'entre eux. Le vainqueur aurait pu être mis à la rigueur en présence de Bernard et le gagnant matché contre Hogan. Car je ne sais pourquoi, mais on a l'air d'empêcher par tous les moyens ce très remarquable et très consciencieux boxeur qu'est Hogan de montrer l'état de sa forme actuelle, maintenant qu'il est revenu du régiment, et on semble oublier qu'avant de servir la patrie, il avait « servi » un knock-out peu ordinaire à Marcel Moreau. Pour quelle raison est-il en disgrâce ? Pourquoi ne veut-on pas de lui? Nous, public, nous avons le droit de le demander.

GEORGES CARPENTIER A LA CHASSE

Si, par conséquent, la logique avait dès le début été observée, nous aurions assisté à cette série de matches, dans l'ordre suivant :

Georges Carpentier contre Adrien Hogan.
Marcel Moreau contre Bernard.
Les deux vainqueurs entre eux.
Les deux perdants entre eux.

Et nous aurions ainsi obtenu une liste à peu près formelle de nos quatre meilleurs poids moyens. Puis, le gagnant de la poule aurait été opposé à Frank Klaus d'abord et le vainqueur de ce match à Billy Papke ensuite. Ce système n'aurait-il pas été le plus sportif et ne nous aurait-il pas permis d'applaudir le véritable champion du monde ?

Remarquez que le résultat sera sans doute le même à la suite des rencontres de ces derniers temps, mais au lieu d'avoir un chaos de matches sans lien et sans unité, nous aurions eu un véritable championnat du monde, méthodiquement mis sur pied.

Le Wonderland vient cependant d'établir une série de matches alléchants, certes, et qui ont un semblant de rapport entre eux. Les voici dans l'ordre :

1. Marcel Moreau contre Georges Carpentier, le 8 janvier.
2. Bernard-Jeff Smith, le 15 janvier.
3. Willie Lewis-Jeff Smith, en février.
4. Le vainqueur contre Hogan.
5. Billy Papke contre Frank Klaus, le 5 mars.
6. Le vainqueur du match 1 contre celui du match 5.
7. Le vainqueur du match 6 contre Bombardier Wells.
8. Le vainqueur du match 7 contre Jeannette ou Langford.
9. Le vainqueur du match 8 contre Jack Johnson.

Que de belles émotions en perspective! Mais peut-être aurait-on pu commencer par un match Dastillon-Ledoux et aller ainsi de vainqueur en vainqueur, de telle sorte que le hasard aidant et la chance également, le dernier combat aurait peut-être mis en présence Dastillon ou Ledoux contre Johnson. Voilà qui aurait été bizarre !

Mais je m'aperçois qu'avec tous mes bavardages, je n'ai pas encore donné de pronostic pour le match du 8 janvier. L'heure de la douloureuse retentit! Il faut m'exécuter : en toute conscience, je crois à la victoire de Carpentier, qui fera sans doute abandonner son adversaire vers le quinzième round. Moreau n'est pas un boxeur stayer, c'est plutôt un sprinter. Quant à l'hypothèse qu'il puisse mettre knock-out Carpentier dans les dix premières reprises, elle semble bien faible : je ne vois guère Marcel Moreau, malgré sa très réelle valeur, réussir là où échouèrent Klaus et Papke.

JACQUES MORTANE.

Poignée de nouvelles.

— Sam Langford a battu Sam Mac Vea par knock-out en 13 rounds, le 26 décembre, à Sydney, affirmant ainsi ses prétentions au titre de champion du monde.

— Abe Attell qui, à la suite de sa défaite par Ollie Knik, avait fait le serment de ne plus reparaître sur le ring, vient de lancer un défi au gagnant du match Moran-Driscoll, match qui doit se disputer le 27 janvier.

SPORTS D'HIVER

Les pistes hivernales (1)

Les terrains de Davos.

(Fin)

JE m'en voudrais de laisser la Shatzalp, sans parler de sa deuxième piste spéciale pour luges, de quatre kilomètres de long, située derrière l'hôtel Shatzalp et descendant de celui-ci jusqu'à Davos-Platz, par une série de lacets et virages relevés et travaillés comme ceux de la grande piste de bobs.

Le même funiculaire sert encore, avec des abonnements spéciaux, à la remontée des sportsmen et de leurs délicats engins, et, tout le jour, jusque dans la nuit, par les clairs de lune éclatants de la neige, les trains de luges descendent tumultueusement la montagne, qui retentit de cris et d'appels variés.

S'il est peu de sports qui mettent en éveil un aussi grand nombre de qualités physiques, il n'en est guère non plus qui puissent exercer sur le caractère et l'organisme, en général, une action plus saine ni plus bienfaisante.

Enfin, sur la vieille route de Wolfgang à Klasters, située à 15 kilomètres de Davos et desservie par la ligne des *Chemins de fer Rhétiques*, où M. H. Freeman, président du *Davos Tobboganing Club*, depuis 1865, lança la première course de luges, un nombre respectables d'épreuves réservées aux luges, skeletons et bobsleighs, sont disputées chaque année. Ce sont, pour ces derniers: la *Manchester Bowl*, la *Coupe de France* (un des plus jolis trophées de bob) fondée par souscription des Français de Davos), le prix du *Pegasus* (débutants), la *Broad Cup* (réservée aux dames), la *Jervis Jug*, la *Coupe de Praetigan*, etc., etc.

La route, d'un faible pourcentage, descend durant 4 kil. 500, à travers la forêt, dominant le torrent, de la station de Larret, jusque dans Klasters. Deux virages difficiles: le *Calisdge*, où tout le monde a plus ou moins passé dans le champ de choux classique, situé par derrière, et l'*Elbow* qui précède l'arrivée. La piste, toujours à l'ombre, reste tout en neige. Course de traces, par conséquent, exigeant de la part du conducteur, une grande finesse et de la part de l'équipe, beaucoup de souffle et un bon coup de bob, comme nous le verrons plus tard, à propos de Saint-Moritz.

Les trains spéciaux d'équipiers pour Klasters, le chargement des bobs sur les plateformes qui leur sont réservées, sont d'un joli coup d'œil et l'occasion d'une courte « roulée » pleine d'entrain et de gaieté.

Dans une direction tout opposée, à une heure de Davos, également par la *Rhatische Bahn*, on peut gagner les très belles pistes de *Saint-Moritz* ou de *Preda Bergun*. Cette dernière n'est pas une piste spéciale, mais une route magnifique, ouverte aux bobs, qui descend la pittoresque vallée de l'Albula.

Imaginez une gorge étroite et boisée, dominée de hauts pics neigeux, dans laquelle la route, le chemin de fer et le torrent, passent et repassent les uns par-dessus ou par-dessous les autres, en une série de tranchées et de tunnels, de ponts et de viaducs, d'une audace et d'une légèreté admirables. C'est un des plus beaux sites qu'on puisse rêver, une des plus jolies routes d'hiver !

Comptez maintenant ces courses sur Shatzalp et sur Klasters. le temps nécessaire pour s'y préparer et s'y entraîner, les déplacements ou les promenades sur les pistes et routes voisines, le skeleton et la luge également très absorbants, et dites-moi s'il restera encore beaucoup d'heures de libres aux amateurs de tobboganing, dans ce royaume des sports, pour pratiquer le patinage et le ski, au moins aussi développés et que nous étudierons prochainement ?

RENAUD DE LA FRÉGEOLIÈRE.

(1) Voir les numéros 742 à 745.

Poignée de nouvelles.

— La Grande Semaine d'Hiver du Touring-Club se déroulera en Auvergne du 17 au 26 Janvier.

TOUS LES LECTEURS
DES PUBLICATIONS
PIERRE LAFITTE & Cie
DOIVENT CONSIDÉRER
EXCELSIOR
COMME
LEUR JOURNAL QUOTIDIEN
Demander l'envoi franco de la liste détaillée des *Primes et Avantages* offerts aux abonnés d'un an.

PETIT DICTIONNAIRE SPORTIF

Nos lecteurs trouveront tous les quinze jours, à cette place, cette rubrique dont ils seront, par leurs questions et leurs réponses, les principaux collaborateurs.

RÉPONSES AUX QUESTIONS POSÉES

A propos de la levée des soupapes.

1° Pourquoi les soupapes d'admission automatiques doivent-elles avoir une hauteur de levée maxima ?

2° Est-il vrai que si cette levée est trop grande, la puissance du moteur s'en trouve diminuée et, qu'aux allures rapides, il peut y avoir des ratés ?

3° Par quels moyens pratiques et théoriques détermine-t-on exactement la hauteur de levée la plus favorable ?

4° Est-il vrai qu'une levée trop grande fait chauffer le moteur ?

UN FERVENT AUTOMOBILISTE.

1° Les soupapes d'admission automatiques doivent avoir une hauteur de levée maxima comme aussi un poids restreint, pour diminuer les effets de l'inertie et la matage des sièges. D'autre part, si l'on augmentait par trop la hauteur de levée, le clapet n'aurait guère le temps de descendre à fond pour l'aspiration : d'où cylindrée incomplète et mauvais rendement thermique du moteur.

2° Avec une soupape à trop grande levée, dont le fonctionnement peut être défectueux en raison même de l'excès de hauteur de levée, dès que l'on fait emballer le moteur, le clapet vibre, la soupape bâille, et il se produit des retours au carburateur.

3° La hauteur de levée des soupapes se déduit d'assez nombreux facteurs : il y a lieu de considérer la vitesse moyenne du piston, puis la vitesse d'écoulement des gaz, considérée comme uniforme ; et l'on en déduit la section des conduits. Il faut encore, pour déterminer la levée, tenir compte de la dimension et de la forme du clapet.

On a intérêt à augmenter le diamètre des soupapes pour faciliter le passage des gaz ; mais il faut concilier cet intérêt avec celui que présente la légèreté des clapets, et ne pas oublier qu'un clapet trop mince et de grande surface peut se gondoler facilement. Cette mésaventure est arrivée tout récemment à une série de moteurs, cependant sortis d'une maison où la perfection mécanique est de rigueur.

Nous supposerons la vitesse du piston connue, nous la fixerons à 6 mètres seconde ; nous admettrons que l'on donne aux conduits, une section telle que la vitesse des gaz soit de 60 mètres seconde. Ceci nous amène à prévoir des conduits dont la section égalera le 1/10 de la section du piston.

Nous avons déterminé la section S de nos conduits, nous pouvons alors facilement déterminer la hauteur de levée H, à condition d'avoir choisi un diamètre donné de clapet D.

Il faut encore examiner deux cas : la soupape à siège plat et la soupape à siège conique.

Pour le clapet plat, nous aurons la ormule :

$$H = \frac{S}{\pi D}$$

dans laquelle S est la section, D le diamètre intérieur du siège, et H la levée.

Dans le clapet conique, généralement à 45°, cette formule deviendra :

$$l = \frac{2\,S}{\pi\,(D_1 + D)}$$

dans laquelle l est, non plus la levée à proprement parler, mais la distance entre les sections coniques du clapet et du siège, mesurée normalement à ces surfaces ; S est la section ; D_1 le grand diamètre du clapet, et D le petit diamètre.

Pratiquement, la levée ne dépasse pas 5 millimètres et varie, le plus souvent, de 3 à 4 millim. 5. Pour chaque type de moteur, elle est rigoureusement fixe pour toutes les raisons énumérées ci-dessus.

4° Parfaitement, l'excès de hauteur de levée peut faire chauffer le moteur, dès que le fonctionnement de la soupape d'admission devient défectueux, ce qui ne tarde guère, lorsqu'elle est établie dans de mauvaises conditions.

Ailerons ou gauchissement ?

Pourquoi les constructeurs d'aéroplane délaissent-ils les ailerons pour le gauchissement ?

Quels avantages et quels inconvénients présentent ces deux organes de la stabilité transversale des aéroplanes ?

M. JOUENNE.

Avant toute autre chose, nous ferons remarquer à notre correspondant que les constructeurs, autrefois fidèles aux ailerons, ne les délaissent nullement.

De ce côté, chacun garde ses positions ; mais l'aileron reste surtout l'apanage des biplanistes, comme le gauchissement est plutôt employé par les monoplanistes. Cependant, il est des appareils biplans à gauchissement, comme il existe des monoplans à ailerons.

D'ailleurs, il y aurait peut-être lieu de discuter sur ce mot : aileron, qui nous semble mal employé en la circonstance. L'aileron vraiment digne de ce vocable est une sorte de petite aile auxiliaire, indépendante, et nous ne voyons guère que Kœchlin qui l'ait employé de façon exacte. On peut encore donner ce nom aux surfaces mobiles placées de part et d'autre du plan arrière de certains Blériots (type XI).

Mais nous pensons que le terme aileron ne devrait pas être employé pour désigner des plans généralement encastrés dans une voilure et qui constituent plutôt des volets.

On devrait donc dire à notre sens :

Kœchlin stabilisait latéralement par ailerons ;

Farman stabilise latéralement par volets ;

Deperdussin stabilise latéralement par gauchissement ;

Ce sont là trois moyens nettement différents d'arriver à un même résultat.

Le système des ailerons et celui des volets présentent des avantages communs, dont le plus important est de laisser à l'aile toute sa robustesse. La membrure alaire ne tend pas à être déformée par les mouvements répétés de gauchissement, et les câbles de retenue ne sont pas fatigués par des torsions continuelles.

Mais les ailerons, à peu près abandonnés en ce qui concerne la stabilité transversale, et surtout les volets, ont un rendement moins parfait que le gauchissement, car ils donnent à la surface une solution de continuité ou une ligne brisée qui peuvent faire naître des remous. En pratique, ces inconvénients, surtout en ce qui concerne les biplans, sont rachetés par une facilité de construction et de commande appréciable, et qui fait négliger la très légère diminution de rendement.

Le gauchissement, directement inspiré de la nature — est-il meilleur modèle ? — présente le maximum de rendement, d'efficacité ; mais par lui, les ailes sont soumises à des effets de torsions répétés qui peuvent les affaiblir à la longue.

Depuis quelque temps, ce gros inconvénient tend à disparaître, car les éléments ou nervures constituant la surface ne sont plus rigidement assemblés aux longerons, mais peuvent osciller autour de ceux ci : c'est du moins le cas pour nombre de firmes. L'aile subit alors plus facilement la déformation, et celle-ci ne risque plus autant de demeurer permanente.

On envisage aujourd'hui la construction d'aéroplanes lourds, propres au service armé. Nous croyons que ceci conduira à l'adoption du volet ou tout au moins d'un système de gauchissement se rapprochant sensiblement du volet. L'aile devant, dans l'avenir, comporter une surface rigide, solide, indéformable, et une partie, arrière et extrême, déformable à volonté.

Ce système, à quoi l'on viendra très certainement, réunira les avantages du volet et du gauchissement sans en présenter les désagréments.

Pourquoi n'y a-t-il pas des bidons d'essence de 25, 50 et même 100 litres ?

J'ai lu, avec beaucoup d'intérêt, les articles de la Vie au Grand Air *signalant ce qu'il manque d'essence dans les bidons qui nous sont livrés par les détaillants.*

Les raffineurs n'y sont pour rien. Ils en sont même les premières victimes, étant obligés de reprendre les bidons rendus par les détaillants qui ont constaté le vide avant le déplombage.

Les réservoirs des voitures sont aujourd'hui d'assez grande capacité, et il semble que les raffineurs auraient tout avantage à nous livrer l'essence, non pas seulement en bidons, mais aussi en cylindres de 25, 50 et 100 litres.

Ce genre de récipients se prête mieux à une fermeture inviolable et leurs parois, plus résistantes, seraient perforées moins facilement.

Ne croyez-vous pas qu'il serait intéressant d'avoir sur ce point l'avis des raffineurs ?

MONTGOLFIER.

Nous applaudissons bien volontiers à la demande de notre lecteur.

Le genre de récipients qu'il préconise présentant, outre les avantages qu'il signale, ceux de se prêter infiniment moins à la déperdition de leur contenu, de nécessiter des opérations moins compliquées que celles qui consistent à déboucher, vider les uns après les autres, et reboucher un nombre X de bidons de 5 litres.

Leur adoption ne souffre, à nos yeux, aucune difficulté. Leur emmagasinage est facile, leur emploi, étant donné leur solidité, présente le minimum de dangers, et enfin ils ont le mérite d'exister, au moins ceux de 50 et 100 litres.

Nous transmettons donc cette intéressante requête à nos grands raffineurs : en les priant de remarquer qu'elle paraît renfermer en elle le remède au mal dont se plaignent trop souvent les infortunés chauffeurs et les détaillants.

QUESTIONS NOUVELLES

A propos de la suprématie aéro-maritime.

La France désire s'assurer la suprématie en Méditerranée. Or, tout le monde est d'accord aujourd'hui pour proclamer que l'hydro-aéroplane sera un des gros facteurs de cette suprématie.

Pouvez-vous me dire alors le nombre des hydro-aéroplanes que pourrait mettre en service la marine française, à côté des 48 hydros, répartis en 7 stations militaires, qui seront en service en Italie au cours de l'année 1913 ?

HENRI BOSANO,
au Cap Martin (Alpes-Maritimes).

Tractive ou propulsive ?

Je voudrais savoir quels sont les avantages et les inconvénients de l'hélice tractive ou propulsive ?

Quelle est la meilleure solution ?

Dans la pratique on semble préférer l'hélice tractive pourquoi ?

L. LEFÈVRE,
Amiens (Somme).

Thermo-siphon ou pompe ?

Voudriez vous avoir l'obligeance de me renseigner sur ces deux points, qui sont pour moi d'une obscurité insondable :

1° Pourquoi, dans la pratique, emploie-t-on 3 vitesses, au lieu de 4, sur les petites voitures ?

2° Comment se justifie la préférence de certains constructeurs en faveur du thermo-siphon contre la pompe.

R. COQUELLE,
à Arras (Pas-de-Calais).

La locomotion nocturne.

Je suis fervent chauffeur, et comme tel, j'ai usé d'innombrables pneus sur de non moins innombrables routes.

Or, partout, la circulation nocturne est dangereuse ; surtout à la campagne, aux croisements.

Il existe cependant un système d'éclairage, que j'ai vu employer en Amérique sur les locomotives et qui donne satisfaction ; le faisceau lumineux étant projeté verticalement.

Pourquoi ne cherche-t-on pas quelque chose d'analogue, adaptable à nos automobiles ? Ce serait certainement très utile.

LOUIS V. DE B.
La Varenne (Seine).

Les grand bi et les bicyclettes modernes.

Permettez-moi deux questions, que j'avais depuis longtemps l'intention de vous poser, mais je craignais de vous déranger.

Dans la bicyclette actuelle, la roue motrice est à l'arrière, alors qu'elle était à l'avant dans le grand bi de nos pères. Pourquoi cette transformation ?

Pourquoi me semble-t-il toujours qu'une côte au-dessus d'un certain pourcentage, est plus facile à monter qu'à descendre sans frein, *en revenant ?*

G. PERRIER,
avenue des Alouettes,
Montfermeil (Seine).

Et la transmission par pignons d'angle ?

En ma qualité de cycliste fervent, je serais très heureux de savoir pourquoi la chaîne a vaincu la transmission par pignons d'angle ?

D'autre part, n'y aurait-il pas avantage à donner aux pédales et manivelles un mouvement ellipsoïdal au lieu de circulaire ?

Il me semble que le rendement serait meilleur.

LOUIS LELONG,
rue Pergolèse (Paris).

Nous donnerons dans notre numéro du 18 janvier les réponses à ces questions.

TRICK.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 5 JANVIER. — *Cyclisme.* — Réunion au Vélodrome d'Hiver.

DIMANCHE 5 JANVIER. — *Football Rugby.* — Colombes : match Racing Club-Bordeaux.

DIMANCHE 5 JANVIER. — *Hippisme.* — Courses à Nice.

MERCREDI 8 JANVIER. — *Boxe.* — Paris : Match Carpentier-Moreau.

MERCREDI 8 JANVIER. — *Football Rugby.* — Cardiff : Match Angleterre contre Pays de Galles.

JEUDI 9 JANVIER. — *Hippisme.* — Courses à Nice.

SAMEDI 11 JANVIER. — *Automobile.* — Bruxelles : Ouverture du Salon de l'Automobile.

SAMEDI 11 JANVIER. — *Football Rugby.* — Bordeaux : Match France-Sud-Afrique.

SAMEDI 11 JANVIER. — *Hippisme.* — Courses à Cannes.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 23 AU 30 DÉCEMBRE

AÉRONAUTIQUE

LUNDI 23 DÉCEMBRE. — Chartres. — Mme Duchange s'attribue le prix Ratmanoff 1912, réservé à la passagère, ayant accompli, au cours de l'année, le vol de plus grande distance, sans escale, en aéroplane.

MARDI 24 DÉCEMBRE. — Bruxelles. — L'aviateur Verschaeve bat le record du monde de durée, avec 4 passagers, volant 37 min. 6 secondes (ancien record Schimeester, Leipzig, 5 juillet 1912 : 23 min. 59 s.)

CYCLISME

MERCREDI 25 DÉCEMBRE. — Palais des Sports. — *Course de 30 kilomètres* (derrière motocyclettes) : 1. Germain, en 25 m. 57 s. 4/5.

Prix de Noël (course poursuite par équipe) : 1. Equipe Seigneur-Godivier-Beyl.

JEUDI 26 DÉCEMBRE. — Bruxelles. — *Course de 6 jours* : 1. Lapize-Vandenberghe (4.134 kilomètres) ; 2. Petit-Breton Comès, à un tour ; 3. Charron-Debaetts, à 4 tours ; 4 A. Vanderstruyft-Verlinden, à 8 tours.

DIMANCHE 29 DÉCEMBRE — Palais des Sports. — *Course scratch* : 1. Dupuy ; 2. Quaissard ; 3. Schilling ; 4. Paul Didier.

Grande poule de demi-fond : 1. Sérès ; 2. Wiley ; 3. Parent.

ATHLÉTISME

MERCREDI 25 DÉCEMBRE. — Football Rugby. — Pau. — La section Paloise bat le Sporting Club Universitaire de France, par 16 points à 3.

JEUDI 26 DÉCEMBRE. — Boxe — Sydney. — Sam Langford bat Sam Mac Vea, par knock-out, en 13 rounds.

SAMEDI 28 DÉCEMBRE — Boxe. — Paris. — Dauthon bat B. Lewis aux points, en 15 rounds. Chossefoin bat Berger aux points.

SAMEDI 28 DÉCEMBRE. — Football Association — Lisbonne. — Le Racing Club de France bat le Carcarellos Club, par 3 buts à 1.

DIMANCHE 29 DÉCEMBRE. — Football Rugby. — Parc des Princes. — Le Stade Français bat le Paris Université Club par 20 points à 6.

DIMANCHE 29 DÉCEMBRE. — Football Association. — Saint-Ouen. — Le Red Star Amical Club bat l'équipe du Vélocitas par 3 buts à 0.

LAWN-TENNIS

DIMANCHE 29 DÉCEMBRE. — Tournoi du Sporting Club de Paris. — *Championnat double* (dames) : Mme Decugis-Mrs. Larcombe battent Mme Danet-Mlle Conquet 6/4, 6/2. *Championnat double* (hommes) : Salm-Decugis battent Guillemant-Canet 6/3, 3/6, 4/6, 6/3, 6/4. — *Championnat simple* (dames) : Mrs Larcombe bat Mlle Broquedis 6/2, 7/9, 6/4.

NATATION

MERCREDI 25 DÉCEMBRE. — Paris. — *Coupe de Noël* (traversée de la Seine) : 1. Meister, en 1 m. 54 secondes ; 2. Beil et Decoin ; 4 Dumont ; 5. Ceret ; 6. Vizet ; 7 Harfort.

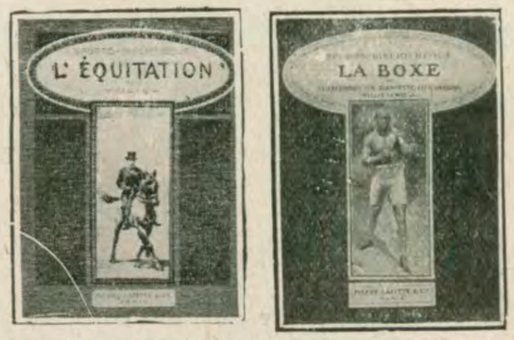
MERCREDI 25 DÉCEMBRE — Lille. — *Prix de Noël* (traversée de la Deule) : 1. Petilley en 52 s. ; 2. Charles Hanouet ; 3. Lemeaut.

HIPPISME

JEUDI 26 DÉCEMBRE. — Marseille. — *Prix du Parc Borely* (haies, handicap, 3.200 mètres, 8 000 francs) : 1. Castagnette V, à M. J. Lieux (J.-B. Lassus) ; 2. Lord William ; 3. Voyageur. — P. M. : gag. 17 fr ; pl. 7 fr. ; 12 fr. ; 17 fr 50.

DIMANCHE 29 DÉCEMBRE. — Marseille. — *Prix Massilia* (4.000 mètres, 12 000 francs) : 1. Montagnard (G. Mitchell) ; 2 Bélisaire II ; 3. Clotilde II. — P. M. : gag. 23 fr. 50 ; pl 26 fr. 8 fr. 50 ; 10 fr.

SPORTS-BIBLIOTHÈQUE



La plus complète des encyclopédies sportives illustrées. (24 volumes).
Le volume broché 6 fr., cartonné 7 fr.
La coll. brochée 130 fr. Cart. 150 fr.
Payable 5 fr. par mois

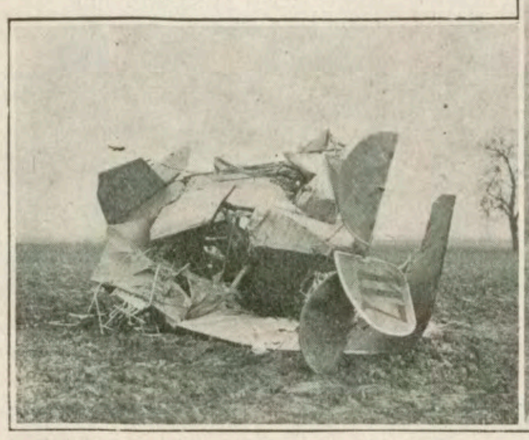
A la Librairie Pierre LAFITTE et Cie.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

Les coureurs cyclistes ayant pris part aux six jours de New-York, photographiés en compagnie du boxeur Ledoux sur le pont du paquebot "La France".

Le parachute Robert, qui a été expérimenté avec succès du haut de la 1re plate-forme de la tour Eiffel.

La réception de Garros à l'Aéro-Club de France : (De g. à dr. :) MM. Schneider, Mallet, Soreau, Dubonnet, Leblanc, Garros, Deutsch de la Meurthe..



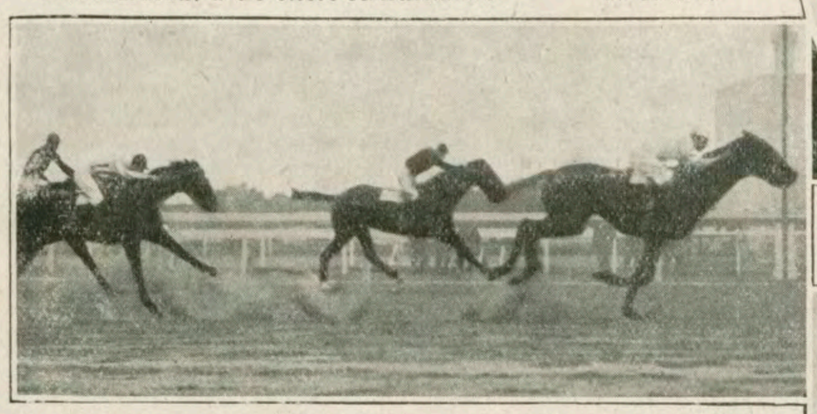
Les appareils du pilote Collardeau et de l'officier siamois Naï Thip après leur collision à Villacoublay; M. J. Delcassé, passager de Collardeau, a été blessé sérieusement.

Deux bons joueurs du patronage Ollier: Tassier, et de Roure.

L'ancêtre retournant chez son propriétaire après le Salon.

Michel Tsamis, âgé de 18 ans, recordman égyptien de natation.

Les officiers de "La Foudre" félicitent l'aviateur de Montalent (à gauche), qui a fait toute une série de vols intéressants à bord de son hydravion Bréguet.

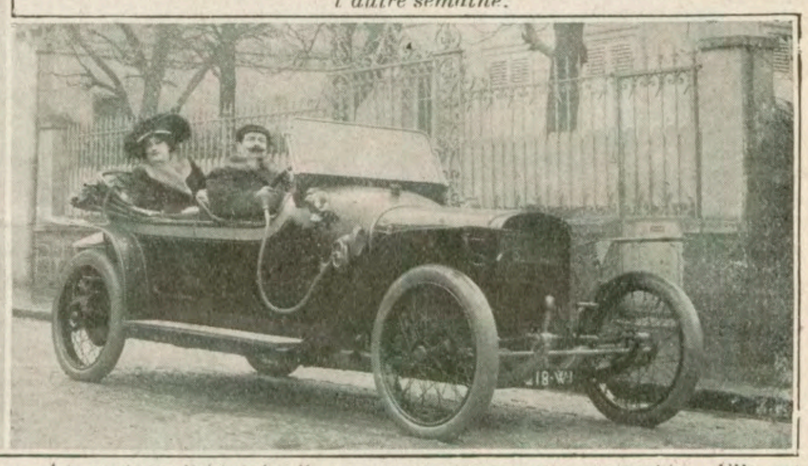


L'arrivée d'une course plate à Buenos-Aires. L'hippisme jouit d'un vogue considérable dans l'Amérique du Sud. A certaines réunions il y a plus de 50,000 spectateurs et les paris sont formidables.

Un pittoresque groupe de fervents du ski photographié sur le plateau de Superbagnères, au cours des fêtes qui ont accompagné l'inauguration de cette nouvelle station pyrénéenne de sports d'hiver l'autre semaine.

L'équipe d'association du Phocée-Club de Marseille, qui a déjà rencontré avec succès différents teams. Debout : *Bruneaux, Ramson. Sisco (cap.).* A genoux : *Gailler, Rebuffat, Bracini.* Assis : *Cotti, Crouzat, Giral, Murua, Bain.*

L'allemand Weyler, qui se tua en faisant des expériences de cerf-volant, photographié à Tempelhofer au cours d'une de ses ascensions.



La voiture "Stabilia", la seule automobile inversable. Elle est appréciée de tous les touristes. Grâce à son châssis inversé, les organes de cette voiture sont protégés des obstacles de la route, ils sont en effet, à plus de 25 cm du sol.

Lapize et Vandenberghe (pneus Hutchinson), les vainqueurs des 6 jours de Bruxelles. Il est regrettable que le juge n'est pas accordé le tour gagné par Comes-Petit-Breton, les glorieux seconds.

Chien défendant la bicyclette de son maître. Cette photographie a été prise au jour de la très intéressante réunion organisée aux Moulins de Sannois par le Club Français du chien de berger.

Le match de rugby, qui s'est disputé dimanche dernier au Parc des Princes entre le Stade Français et le Paris Université Club, est revenu aux Stadistes par 20 points contre 6 à leurs adversaires.

Le Jour de Noël à Pau, la section Paloise rencontrait l'équipe de Rugby du Sporting Club Universitaire de France; elle en triompha, marquant 16 points à 3, après une très intéressante partie.

HIPPISME

L'Enseignement de l'année [1]

Considérations sur le degré d'éloignement de l'inbreeding.

J'ai traité, jusqu'ici, cette question de l'inbreeding des 143 produits, ayant gagné plus de 20.000 francs au cours de la saison, en m'attachant à l'individualité ou encore à la famille et à la lignée de l'ancêtre commun sur lequel a été effectué l'inbreeding dominant soit chez ces produits, soit chez leurs pères, soit chez leurs mères.

Je veux maintenant l'envisager en ne tenant compte que du degré d'éloignement de cet inbreeding dominant.

C'est, au fond, la théorie même du croisement que nous allons ainsi étudier. L'inbreeding n'est pas, en effet, un caractère que l'on ne rencontre que dans certains pedigrees. Il est la règle en matière d'élevage du pur sang.

Ce qui n'existe pas, au contraire, c'est l'outbreeding : en d'autres termes, il est, je crois bien, impossible, à l'heure actuelle, de croiser un étalon et une poulinière dont les pedigrees ne contiendraient pas au moins un ancêtre commun. Si bien que, lorsque nous employons communément ce terme d'outbreeding, nous voulons simplement indiquer que les inbreedings du produit envisagé sont très éloignés.

C'est pourquoi je m'attarde avec insistance sur ce sujet. Car il ne nous suffit pas de savoir que l'inbreeding est le caractère commun de tous les pedigrees, bons et mauvais; il faut apprendre à distinguer et à apprécier ses diverses modalités.

J'ai donc classé mes fameux 143 produits gagnants de 20.000 francs, selon le degré d'éloignement de leur inbreeding dominant, en évaluant toujours ce degré d'après le procédé des générations libres dont j'ai exposé le mécanisme si simple dans la première chronique de cette série. J'ai ensuite calculé le total des gains des représentants de chaque catégorie; j'ai même fait la moyenne de ces gains par catégorie.

En voici d'ailleurs les résultats :

Catégories d'inbreedings.	Nombre des produits	Total des gains.	Moyenne des gains.
1 gén. lib.	2	52.290 fr.	26.145 fr.
2 —	8	1.142.695 »	142.837 »
3 —	14	826.917 »	59.065 »
4 —	17	840.154 »	49 421 »
5 —	47	2.232.027 »	47.490 »
6 —	39	2.183.836 »	55.996 »
7 —	14	724.405 »	51.743 »
8 —	2	125.280 »	62.640 »

Ce tableau nous donne une physionomie de la composition et de la valeur de chaque catégorie. Mais il serait exagéré de le soumettre à une analyse trop serrée; car il présente le grave inconvénient d'être isolé, ce qui ne nous permet pas d'arriver à discerner sa véritable signification, en nous reportant aux années précédentes. Il faut avoir la patience d'attendre d'autres résultats.

Il y a cependant une colonne, celle de la répartition des produits dans les différentes catégories que nous allons pouvoir examiner plus sérieusement grâce aux points de comparaison fournis par M. Von Œttingen dans son livre remarquable auquel j'ai déjà souvent fait allusion ici.

M. Von Œttingen a considéré successivement les 270 meilleurs étalons choisis, pour la plupart, dans tout le Stud Book Anglais, puis les 60 meilleures poulinières de tout le Stud Book Anglais, et enfin les 356 vainqueurs du Derby, des Oaks et du Saint-Léger, depuis leur fondation jusqu'à l'année 1908. Puis, pour chacune de ces listes, dont les noms représentent ainsi la véritable sélection du pur sang anglais, il a réparti les individus dans les différentes catégories d'inbreedings.

J'ai réduit cette répartition au pourcentage; et je la présente dans le tableau ci-dessous en regard de la même répartition en ce qui concerne nos 143 gagnants de plus de 20.000 francs.

J'ai cru devoir séparer en deux colonnes les 356 vainqueurs du Derby, des Oaks et du Saint-Léger, mettant d'une part ceux qui ont remporté ces épreuves jusqu'en 1852, d'autre part ceux qui ont triomphé depuis cette époque. Car, comme le fait remarquer M. Von Œttingen, la situation des inbreedings plus éloignés s'est nettement améliorée depuis le milieu du siècle dernier. Cette distinction offrira ainsi l'intérêt de serrer la réalité de plus près.

(1) Voir les numéros 743, 744 et 745.

RÉPARTITION EN POURCENTAGE

	Des 270 étalons.	Des 60 poulinières.	Des 356 vainq. Avant 1852	Des 356 vainq. Depuis 1852.	De nos 143 gagn de la saison.
0 gén. lib.	»	»	0,5	»	»
1 —	4,1	»	3,2	1,5	1.4
2 —	8,5	13,3	16,1	7 9	5,6
3 —	18,9	25,0	29,0	15,5	9,8
4 —	28,9	26,7	29,5	15,8	11,9
5 —	22,6	25,0	16,6	32,7	32,8
6 —	12,2	10,0	4,6	22,3	27,3
7 —	4,4	»	0 5	4,3	9,8
8 —	0,4	»	»	»	1,4

Ce tableau démontre, d'une façon très nette, quelle a été l'influence de l'inbreeding dans le développement de la race pur sang. Il prouve que sa fondation a été effectuée au moyen des inbreedings rapprochés : en effet, dans la liste des vainqueurs des épreuves classiques d'avant 1852, ce sont les catégories de 4 et de 3 générations libres qui dominent. Dans la sélection des poulinières, la catégorie de 5 générations libres vient se joindre aux deux autres; et dans la sélection des étalons, c'est la même trinité qui s'affirme, quoique la classe de 5 générations libres ait un léger avantage sur celle de 3 générations libres.

La liste des vainqueurs des classiques depuis 1852 dénonce le changement : la suprématie passe aux 5 générations libres, le second rang est pris par les 6 générations libres, suivies encore par les 4 et 3 générations libres.

Quant aux produits de notre élevage, ils montrent l'exagération de la tendance : le premier rang appartient bien encore aux 5 générations libres, mais il lui est presque disputé par les 6 générations libres, tandis que viennent à peu près au même niveau les 4, les 7 et les 3 générations libres.

Pour prouver qu'il y a exagération, il suffit de réunir en un même tableau, sans qu'il soit utile de réduire au pourcentage, la répartition des inbreedings de nos 143 gagnants, de leurs 143 pères et de leurs 143 mères.

	Gagnants.	Pères.	Mères.
0 gén. lib.	»	»	»
1 —	2	3	1
2 —	8	9	2
3 —	14	24	22
4 —	17	21	33
5 —	47	56	46
6 —	39	26	28
7 —	14	4	10
8 —	2	»	1

On voit que les inbreedings des produits de notre élevage sont, d'une façon générale, encore plus éloignés que ceux de leurs pères et de leurs mères. Il semble qu'en poussant aussi loin la tendance nous nous éloignons des traditions qui ont assuré la fondation, l'amélioration et la conservation de la race.

René Riondet.

La saison anglaise

Étude sur ce qu'elle fut.

Avec Manchester, qui vient de fermer ses portes, se termine la saison anglaise de plat.

Dire qu'elle restera marquée dans la mémoire des turfistes comme une année type par excellence serait exagéré et faux, car l'on est bien obligé de reconnaître que ce fut avant tout une année de médiocrités.

Pourtant, au début de la saison, deux chevaux semblaient devoir dominer tout le lot; l'engouement était tel que de nombreux et importants paris venaient, chaque jour, appuyer les chances dans le Derby, de White Star et de Lomond. Hélas! il fallut bientôt déchanter: le poulain de Mr Joël n'exista pas un instant dans sa course de rentrée, et la victoire de Sweeper remportée dans un tel style, qu'il fut sacré d'un coup grand crack et favori. Quelques jours après, une défaite de Lomond semblait devoir encore faciliter sa tâche : la fameuse épreuve paraissait courue. Les victoires de Cylgad, puis de Tagalie dans les « Mille Guinées », n'influencèrent le betting en aucune façon. Si bien que le jour du Derby arrivé, la question posée n'était pas: Qui gagnera? mais : Qui finira derrière Sweeper II ?

A Stockbridge, centre d'entraînement du cheval de Mr Duryea, la victoire du poulain franco-anglais était tellement escomptée que son entraîneur avait commandé la musique du village afin d'accompagner le cheval vainqueur à travers les rues jusqu'à son box.

Tout le monde sait ce qu'il advint des grands favoris: Sweeper, White, Saint Lorenzo, Pintadeau furent battus, et ce fut Tagalie, montée à la perfection par D. Reiff qui, après avoir mené toute la course, triompha à la cote de 108/8 de Jaeger 8/1 et Tracery 60/1.

Tous les pronostics les mieux formulés étaient abattus. Aussi, deux jours après, lorsque la fille de Tagale et de Cylène se présenta au départ des Oaks, elle semblait devoir renouveler l'exploit de Eleanor, Blick Bonny et Signorinetta, les seules pouliches qui enlevèrent les deux épreuves. Une autre grande désillusion attendait les sportsmen anglais: après avoir mené jusqu'à l'entrée de la ligne droite, la pouliche grise s'effondrait et ce furent les couleurs bien françaises de M. Jean Prat qui, avec Mirska, passèrent premières le winning-post.

La stupeur fut telle qu'on en oublia le vainqueur pour chercher des excuses aux vaincus: fatigue, défaillance peut-être... Rien n'y fit et Tagalie ne sut jamais retrouver sa vraie forme d'Epsom.

Puis, ce fut la semaine d'Ascot. Quelques chevaux français firent le déplacement; mais, à part Basse Pointe, qui succomba après une lutte superbe contre Prince Palatine dans la « Golden Cup », nos couleurs y furent malheureuses. Dans la *Vie au Grand Air* du 29 juin, votre collaborateur Persimonn soulignait en ces termes la belle course du cheval de M. de Saint-Alary: « D'ailleurs, elle a échoué contre le gagnant du Grand Saint-Léger de Doncaster, un très bon cheval qui peut fort bien, en tout état de cause être meilleur qu'elle ».

F. WOOTTON

Or, maintenant la saison terminée, et à la suite de ses victoires sur Steadfast, principalement celle remportée à 66 kilos contre le poulain de Lord Derby, alors à l'apogée de sa forme, les compétences s'accordent à reconnaître en Prince Palatine le meilleur cheval que l'Angleterre ait jamais vu depuis Bayardo, un de ces chevaux, écrit-on, même comme on n'en voit que de temps en temps. Du reste, le poulain de Mr Pilkington arrive en tête de la liste des chevaux gagnants avec la somme extraordinaire pour un quatre ans de 520.294 francs.

Le fils de Persimonn, continuant alors la série extraordinaire de ses victoires, enlève encore les Eclipse Stakes, le Jockey Club Stakes: enfin, le meilleur trois ans peut-être, mais aussi le plus malchanceux, Tracery, triompha, dans le Grand Saint-Léger de Doncaster, de la déveine et de nombreux partants. La victoire de Warlingham dans le Césarewitch clôtura, à proprement parler, la saison anglaise.

Quant aux deux ans, jusqu'ici leur classement semble plus facile à faire, un cheval par Desmond et Veneration dominant nettement tout le lot. Sa seule défaite lui fut infligée par Shogun, mais depuis, le brillant poulain de Mr Bower Ismay, Craganour, prit une éclatante revanche, battant dans le Middle Plate, par 4 longueurs, son heureux vainqueur et l'élite des deux ans anglais. Déjà, il est favori du Derby, mais le souvenir de White Star est encore trop proche pour me faire partager la confiance de ses admirateurs.

Et maintenant, un mot aux statistiques qui, pour propriétaires et jockeys, ont aussi leur importance.

Comme je l'ai déjà dit, c'est Mr Pilkington qui ouvre la liste des propriétaires gagnants, suivi de lord Derby, 436.700 francs; Mr Raphaël, 415.800 francs; Mr Hulton, 409.000 francs; J. B. Joël, 366.685 francs et Bower Ismay, 304.000 francs.

Sa Majesté Georges IV arrive avec la somme de 100.000 francs, contre 41.500 francs l'année dernière.

Encore une fois, nous trouvons le vainqueur du Grand Prix de Paris, F. Wootton, en tête des jockeys gagnants, avec 118 victoires, devant son terrible rival, D. Maher et Whalley qui, à une victoire près, eût pu en compter 100 à son actif.

Et maintenant, que nous réserve l'année qui vient? Craganour enlèvera-t-il le Derby?

Il est encore un peu tôt pour y répondre. Bornons-nous à enregistrer la saison qui vient de se terminer et espérons que 1913 verra enfin la venue tant attendue d'un grand crack pour le plus grand bien du sport hippique anglais.

John William Mason.

Poignée de nouvelles

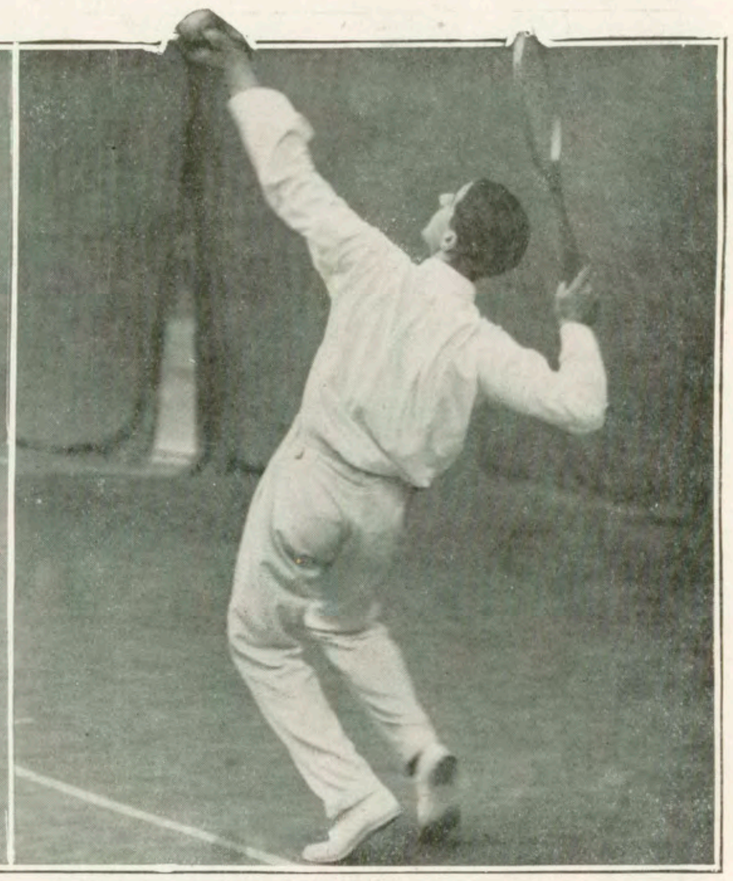
— Les entraîneurs et jockeys, avant leur départ pour la Côte d'Azur, ont fêté joyeusement la Noël à Chantilly et à Maisons-Laffitte.

— L'étalon Star Shoot vient en tête des étalons gagnants cette année, en Amérique. Ses produits ont, en effet, gagné 121 fois et ont rapporté 390.540 francs.

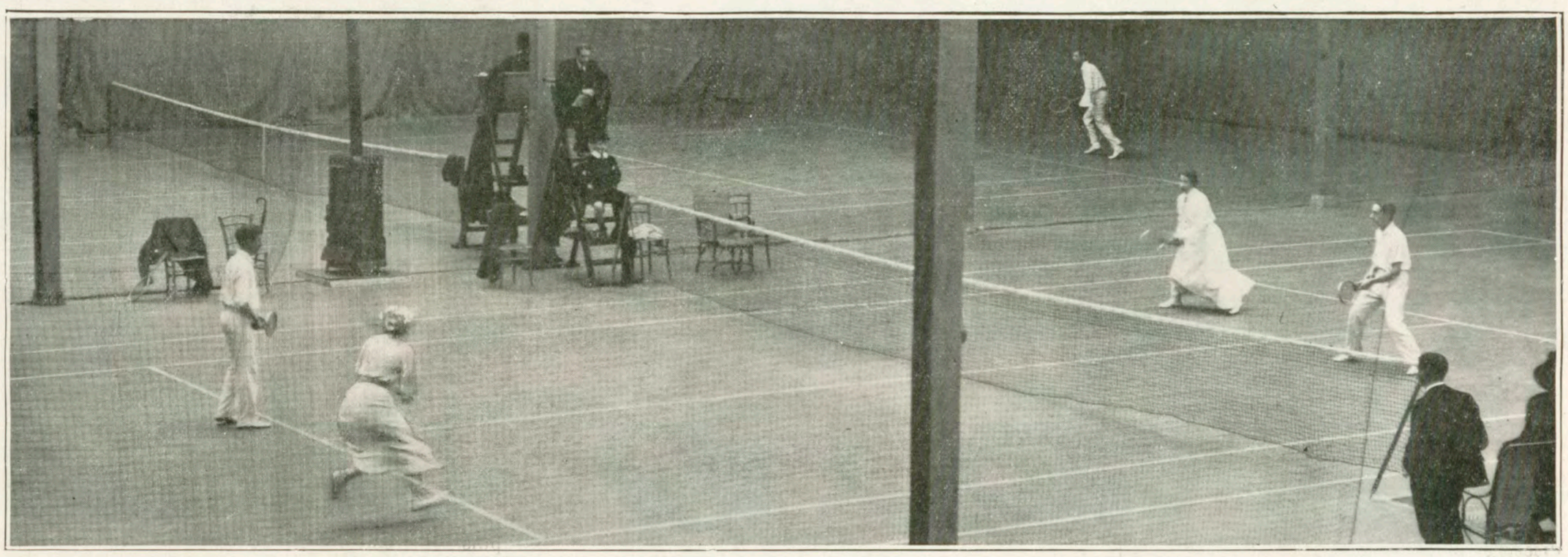
LE TOURNOI DU SPORTING CLUB DE PARIS

GUILLEMANT
Le tournoi de tennis, qui marquait l'inauguration du Sporting Club a obtenu le plus vif succès.

MADAME BLAGÉ
Mme Blagé a opposé une excellente défense à Mrs Larcombe, et a bien joué en mixte.

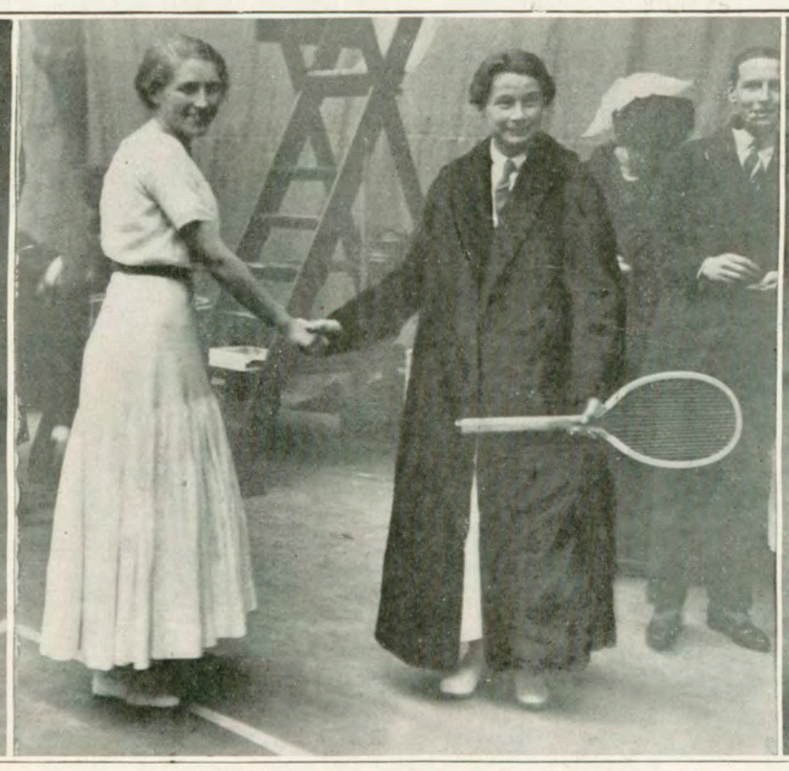


MAX DECUGIS
Max Decugis a triomphé aussi biene n simple qu'en double, ou en double mixte.



LE DOUBLE MIXTE Mme BLAGÉ-GUILLEMANT CONTRE Mrs LACOMBE-DECUGIS.
Le 28 décembre se disputaient les demi-finales du championnat de double mixte. L'imbattable équipe Mrs Larcombe-Decugis battit l'équipe Mme Blagé-Guillemant par 4/6, 6/1, 6/0 ; elle triomphait dans la finale de Mlle Broquedis-Micard par 6/4, 6/4.

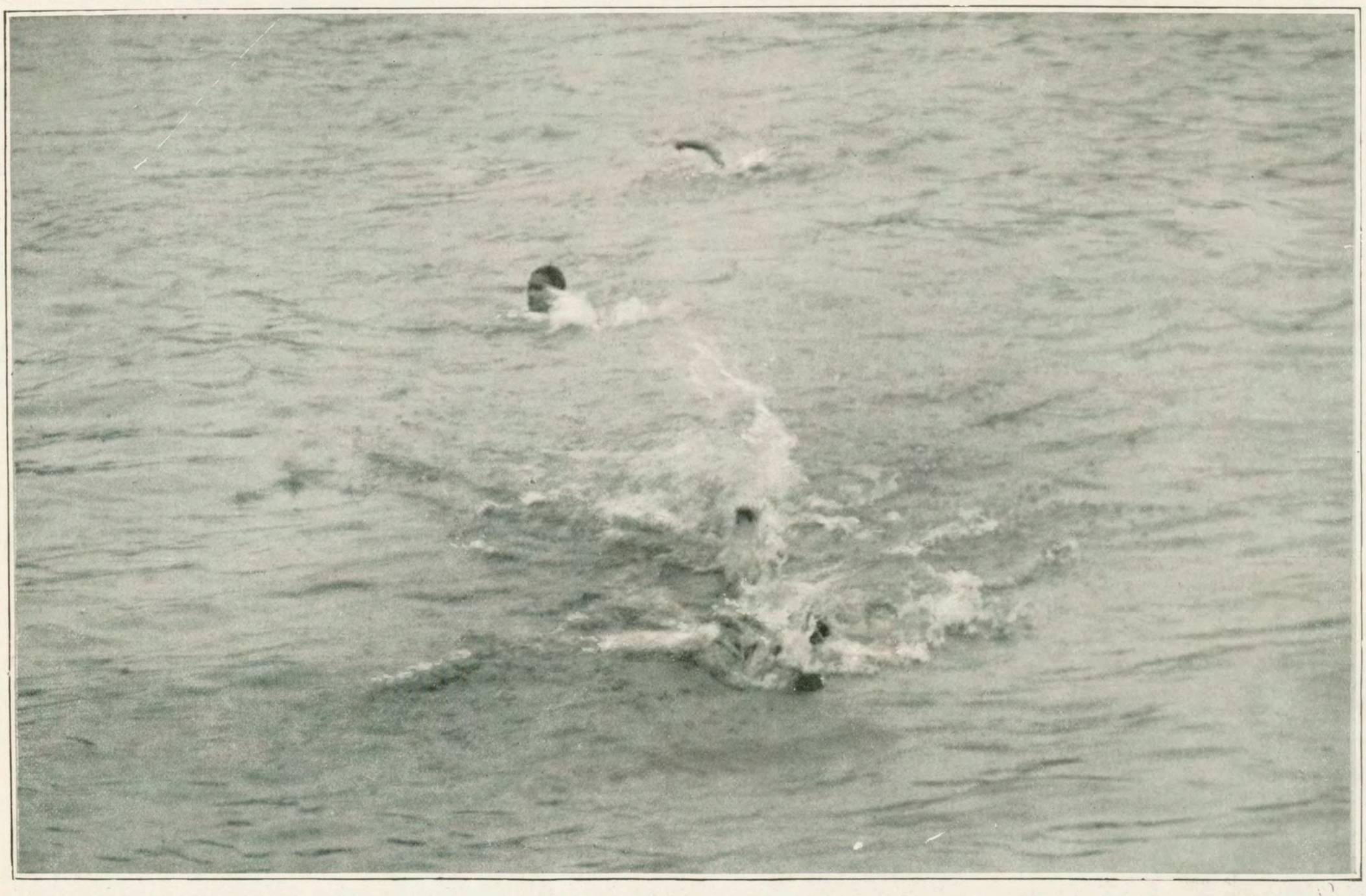
Mlle BROQUEDIS
Mlle Marguerite Broquedis, notre meilleure joueuse de tennis, a été battue par Mrs Larcombe.



Mlle BROQUEDIS et Mrs LARCOMBE
La rencontre des deux femmes fut des plus animées, Mlle Broquedis réussit à s'assurer un set.

Mrs LARCOMBE
Mrs Larcombe, champion d'Angleterre, qui a battu Mlle Broquedis par 6/2, 7/9, 6/4.

LA COUPE DE NOEL

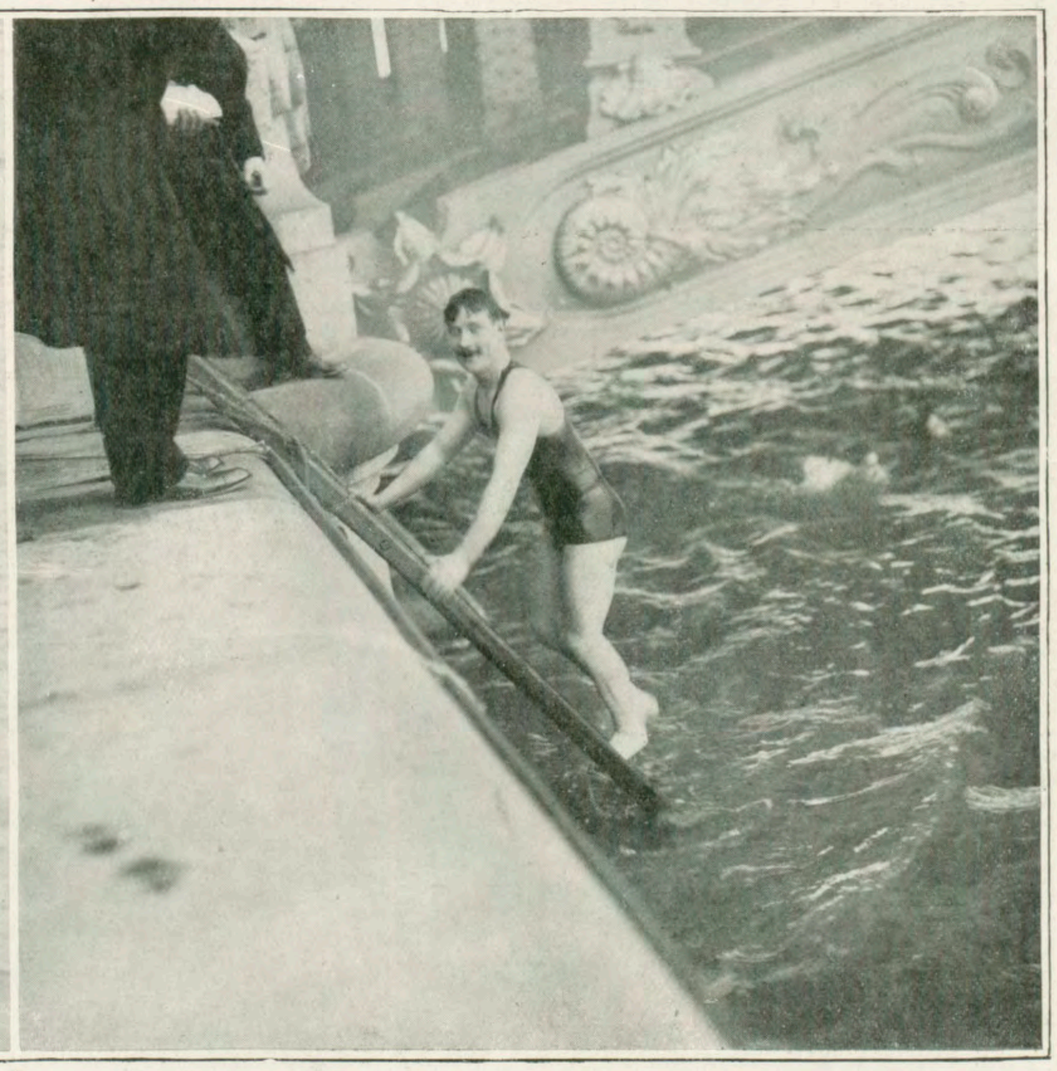


LA TRAVERSÉE DE LA SEINE

Douze nageurs prirent part, le Jour de Noël, à la classique traversée de la Seine au pont Alexandre III. La température de l'eau n'était pas excessive, puisqu'elle était de 5° au-dessus de 0. Le parcours de 200 mètres fut couvert par le vainqueur Meister en 1 m. 54 s.

Mme RENEE MORTIER

Mme Renée Mortier, l'excellente nageuse, voulut, malgré les conseils de son médecin, prendre le départ. Elle termina le parcours très près des vainqueurs, quoique dernière. Elle accomplit une très courageuse performance.



L'ARRIVÉE DU VAINQUEUR

Gérard Meister a triomphé une fois de plus. Depuis 1906, date de la création, de la Coupe de Noël, il a remporté cinq fois la victoire. Beil et Decoin firent dead-heat pour la deuxième place, à 2 secondes de Meister.

De la piste à la scène

PAR **PAUL BOURRILLON**, ancien champion du monde cycliste

CHAPITRE PREMIER

TU SERAS MÉCANICIEN !

— La mécanique, voyez-vous, mes petits, c'est le métier de l'avenir, avait pris l'habitude de déclarer, avec autorité, mon père, à mon frère et à moi, lorsqu'il s'agissait d'échafauder des projets d'avenir. Car, le père Bourrillon était un homme qui, malgré son éloignement de Paris, savait discerner avec astuce et délicatesse, l'orientation que devaient prendre les diverses découvertes. Il dirigeait, depuis de longues années, à Marmande, ce bon petit chef-lieu d'arrondissement du Lot-et-Garonne, où je naquis, le 14 janvier 1877, une grande entreprise de serrurerie, lorsque la bicyclette fit son apparition. Immédiatement, il se rendit compte du succès que devait connaître cette invention prodigieuse. En 1888, il adjoignit à son atelier la vente et la location de vélocipèdes, et bientôt s'aperçut que si les serrures sont sur toutes les portes, le métier qui consiste à les poser et à les réparer rapportait moins que de vendre, même de loin en loin, des machines à deux roues aux clients élégants. Car, à cette époque, seuls les hobereaux de la région, courageux et téméraires, se risquaient à se lancer sur ces engins, coûteux et dangereux... selon l'opinion des parents timorés.

Ce n'est point cependant parce que mon père s'occupait de vélos que j'allais apprendre à monter sur ces objets qui excitaient tant ma convoitise. Je n'avais pas le droit de m'en servir. Vous pensez bien que, même ayant une grande affection pour moi, le papa Bourrillon n'allait pas confier une machine de prix à son grand dadais de fils, qui grandissait et prenait de l'ampleur à vue d'œil et semblait capable de la briser. Un malheur est si vite arrivé ! Et dame, à cette époque, on n'avait une entière confiance ni dans la solidité, ni dans la stabilité de ces instruments qui devinrent plus tard des bicyclettes. Mon père voulait bien en vendre, mais craignait pour mes os, si je m'en servais, du moins me le disait-il, car j'ai toujours pensé, en mon for intérieur, qu'il avait surtout peur que je lui casse un de ces beaux instruments qui faisaient s'arrêter les badauds béats et admiratifs, lorsqu'ils passaient devant la maison.

Pendant ce temps-là, je continuais mes études, passais mon certificat et occupais mes loisirs à aider mon père dans son commerce et à apprendre le violon.

J'étudiais aussi les premiers éléments de la mécanique, car mon instinct me poussait plus vers le vélocipède que vers les serrures. J'aurais fait un déplorable cambrioleur à en juger par mon ignorance tenace à faire marcher une clef dans une serrure récalcitrante. Mais, bonhomme, le chef de la famille n'insistait pas trop pour corriger ma maladresse dans une branche de son industrie, me laissant au contraire me perfectionner dans celle sur laquelle il concevait tant d'espérances. Je ne dois pas le regretter d'ailleurs, car ces connaissances me servirent beaucoup par la suite, lorsque je courus. Seuls, les ingénieurs de la maison Peugeot ne s'en félicitaient guère, étant donnée mon obstination à vouloir faire modifier sans cesse mes machines. La théorie certes est parfois excellente, mais la pratique l'est encore plus ? N'est-ce pas, Boillot ? Je dois d'ailleurs ajouter — et ils le reconnaîtront franchement — que tout ce que je demandais était réalisable et faisait accomplir de réels progrès aux bicyclettes dont je me servais. Le petit Marmandais reparaissait, et avait le triomphe modeste. Vous en souvient-il messieurs mes ennemis d'alors, maintenant que le temps a passé son éponge sur nos querelles de mécanique, où celui qui voulait aller de l'avant était obligé de lutter avec ceux qui ne pouvaient admettre qu'un modeste coureur eût des idées alors que, selon eux, il ne devait avoir que des jambes ?

Mais, passons et revenons à mes années de jeunesse. Comme elles me semblent éloignées, hélas ! et comme je les regrette, quoique je me sois toujours efforcé à ne pas perdre mon temps !

Un jour vint où, malgré tout, voir les autres monter sur les vélocipèdes que je préparais avec soin et vénérais avec onction me sembla une injustice du ciel qu'il convenait de réparer au plus tôt. A mon sens, ce ne pouvait être toujours les mêmes qui devaient se promener et s'amuser. Il fallait remédier à cet état de choses aussi stupide qu'inique.

Le petit Paul allait prendre sa revanche. Lui aussi... vélocipèderait, lui aussi ferait retourner les gens sur son passage, lui aussi étonnerait les gamines de son âge, par sa grâce désinvolte sur ces deux roues instables toutes seules, qui devenaient tout à coup des merveilles d'équilibre, confiées à des jambes expertes. C'était, dans ma tête, le soir en me couchant, des rêveries longues et idéales : je me voyais le meilleur, celui que tout Marmande admirait, car ma soif de gloire ne dépassait pas la limite des fortifications de ma ville natale. Soudain, en voulant trop montrer mon habileté, la chute fatale me rappelait que la roche arpéienne est près du Capitole. Mon caractère craintif reprenait alors ses droits : ma machine était cassée, qu'allait dire mon père lorsque je la lui rapporterais en morceaux ? Et mes songes si doux, si délicieux, se terminaient par des cauchemars atroces et douloureux. Je m'endormais et, au matin, je reprenais mon travail, nerveusement, avec une sorte de sentiment d'anarchie.

Je brusquais à certains moments — quand l'œil du maître était éloigné — les vélocipèdes qui m'étaient confiés, j'étais pris d'une réelle fureur : mes projets d'avenir, monter sur une semblable machine, étaient détruits, annihilés par le souvenir de la bûche qui avait terminé mon rêve de la veille. Je croyais à une sorte de fatalité qui, au moment où je me serais imaginé être très habile vélocipédiste, aurait pris un malin plaisir à me précipiter à terre sans raison. Ce serait donc toujours les mêmes qui pédaleraient et toujours le même qui leur forgerait une arme de vitesse dont il ne pouvait se servir.

Je dois, d'ailleurs, avouer que cette crainte de la chute, mieux que toute défense, fut longtemps cause que je n'osai m'aventurer sur ces bêtes du Bon Dieu, comme j'étais arrivé à considérer ces instruments qui m'étaient interdits. Je tiens à rendre hommage à la sereine indépendance qui fut ma seule ligne de conduite durant toute mon existence.

Mais cela ne pouvait durer. Il fallait que j'en finisse. Coûte que coûte, je trouverais un expédient pour triompher et de mes scrupules et de mes craintes. D'ailleurs, ces craintes ne concernaient nullement ma personne, elles se rapportaient seulement à l'appréhension de casser la machine, ce qui m'aurait valu une verte semonce de la part de mon père, ou de déchirer mes vêtements, ce qui aurait été désastreux du côté de ma mère.

Ayant fini par endormir au plus profond de moi-même ces sentiments respectables, je profitai un jour d'une course que j'avais à faire chez un client pour emmener, avec moi, un vélocipède. Je fus longtemps dehors en cette circonstance, ce qui me valut quelques observations, mais, peu m'importait, je les accueillis avec joie. Le ciel serait tombé sur ma tête que je ne l'aurais pas senti. J'étais glorieux, léger, surhomme : *je savais monter en machine !*

Et ce qui me semblait si difficile, si prodigieux depuis tant de temps, m'était apparu comme d'une enfantine simplicité. Curieux reflet de ce miroir mensonger qu'est l'âme humaine : tandis que je me considérais comme une merveille parce que je savais pédaler, les autres vélocipédistes me paraissaient de pauvres gens, pas plus avancés que le plus humble mortel.

Il fallait maintenant que mon père connût le changement capital, selon moi, survenu dans mon existence. Je ne pus lui cacher longtemps la fabu-

PAUL BOURRILLON ET SA MÈRE
Cette photographie prise pendant les dernières vacances représente Paul Bourrillon avec sa mère.

PAUL BOURRILLON ENFANT
Paul Bourrillon (à droite) 11 ans, se fait photographier à Marmande avec l'un de ses camarades.

PAUL BOURRILLON ET SON PÈRE
Paul Bourrillon à Arcachon, avec son père, qui tient toujours à Marmande son commerce de cycles.

Dans notre prochain numéro nous publierons un dessin inédit de Georges Villa représentant Bourrillon dans *Orphée*.

leuse vérité et, bientôt après, j'arrivais devant sa maison, alors que je le savais sur le seuil de la porte, emballant à une vitesse que je soupçonnais digne d'un Zimmerman. Car je suivais les prouesses des champions cyclistes dans les journaux sportifs d'alors. Je connaissais tous les records, tous les résultats de courses. Ces lectures me comblaient de joie et les grands coureurs prenaient à mes yeux des allures de héros mythologiques.

L'effet que je produisis sur mon père fut moins brillant que je ne l'espérais. Je fus même plutôt grondé vertement, mais, dans le fond, papa Bourrillon n'était pas mécontent de son fils. Je m'en rendis compte en surprenant certaines de ses paroles à des clients et à des amis. Il me laissa même, par la suite, me promener sur les plus vieux modèles qu'il avait en magasin et, peu à peu, je progressai.

J'avais trouvé ma vocation : je ne serais pas mécanicien, mais coureur... Bien entendu, je n'en dis mot à personne, et mon silence ne réussit qu'à donner à ma résolution une force contre laquelle il n'y avait pas à essayer de lutter. Dieu merci ! mes parents ne cherchèrent pas à la modifier... après mes premiers succès!

LE MAGASIN PATERNEL

Ce magasin de M. Bourrillon père est celui où son fils Paul passa son enfance. Au début, il ne s'agissait que d'une entreprise de serrurerie à laquelle fut adjoint par la suite un commerce de cycles.

CHAPITRE II

JE DÉBUTE A 15 ANS, UN VENDREDI 13.

Ce ne fut pas du jour au lendemain que je m'alignai dans une épreuve cycliste. Toujours au dernier moment mon cœur se serrait, mes jambes fléchissaient, je n'osais m'engager et lorsque je voyais les autres courir, ma confiance revenait subitement. J'étais convaincu que si j'avais été là, j'aurais gagné. Mes projets se reconstituaient, devenaient plus optimistes, et pendant toute la semaine, sous prétexte de faire des commissions utiles au commerce de mon père, je m'en allais m'entraîner frénétiquement sur les routes qui entourent Marmande. Ceux qui me rencontraient se demandaient quel était cet énergumène, déambulant furieusement, embardant à plaisir et n'ayant pas assez de la largeur de la route pour se frayer un passage au moment du sprint qu'il accomplissait avec des grosses chaussures, un pantalon trop long et une veste qui aurait fait un merveilleux coupe-vent pour celui qui aurait suivi la roue de ma machine.

Jusqu'au samedi, j'étais sûr de moi, je m'endormais la tête lourde de lauriers. C'est à mon réveil que le sol se dérobait sous mes pieds. Le trac m'assaillait, je n'osais dire à mes parents que je voulais courir et, silencieusement, la rage dans mon être, le désespoir au cœur, je me contentais d'aller assister aux ébats si heureux des autres.

Mais cet état de choses ne pouvait durer. Il fallait coûte que coûte triompher de mes craintes. J'y réussis finalement et, jour glorieux, en l'honneur de la fête nationale.

Je fis mes débuts à Marmande, à l'âge de 15 ans, le vendredi 13 juillet 1892. Ce jour-là, les rues de la ville n'étaient pas assez larges pour moi.

Maman m'avait acheté, pour me rendre digne de ces jours de fête, une magnifique paire de souliers vernis Richelieu, avec lesquels je semblais le Brummel de Marmande. Etre chaussé lorsqu'on court en bicyclette est déjà un grand point, car la pédale aurait vite fait de vous abîmer la peau de la plante des pieds, si vous ne possédiez pas des chaussures solides. Telle était mon opinion, aussi ne trouvai-je rien de plus pratique que de prendre ces souliers neufs pour mes débuts publics.

Mais ce n'était pas tout. Il fallait songer à couvrir mon anatomie. Comment faire ? Je ne pouvais cependant pas courir avec mes habits du dimanche, ces habits fastueux qu'on repliait le soir avec soin et déférence pour les endormir dans un carton, bourré de naphtaline, afin d'éviter les mites. On ne les réveillait que le dimanche matin suivant.

Ah ! ces vêtements à la naphtaline ! Je m'en souviendrai toujours. Le dimanche était dans ma jeunesse le jour le moins gai de la semaine pour moi. Je sentais à dix mètres à la ronde cette odeur détestable et à chacun de mes mouvements, mes parents me rappelaient que j'allais me déchirer, qu'il ne fallait pas faire ceci, pas faire cela, etc... Je ne disposais d'aucun geste. Et ce qui me mettait en colère, c'est que n'usant presque pas ces fameux habits dominicaux et grandissant très vite, j'avais finalement des pantalons toujours trop courts et presque neufs. J'aurais payé cher en maintes circonstances pour les déchirer du haut en bas et les rendre irréparables !

Je ne pouvais donc, décemment, courir dans mes atours de fête. Fort heureusement, j'avais un ami, un voisin, qui était mon confident et qui s'amusait à écouter mes rêves de gloire et mes aspirations de champion. Il me promit son aide pour me permettre d'essayer de gagner les 15 francs, alloués au premier de la course à laquelle j'allais participer.

Il me prêta un superbe maillot bleu, d'un mauvais goût parfait, avec des myosotis brodés par sa sœur, ainsi que ses initiales. J'avais l'air d'un de ces gâteaux de saindoux que les charcutiers exposent à la Noël à leur devanture.

J'avais réussi à me procurer un pantalon en jersey avec une multitude de boutons sur les côtés, comme c'était la mode à cette époque. Et, sur mes économies, je m'étais payé une magnifique casquette munie de raies de toutes les couleurs et d'une visière en coupe-vent dont on ne voyait pas la fin. Là-dessous, on avait l'impression d'être sous un tunnel.

Ainsi accoutré, je sortis de chez mon ami, tout en ayant soin de faire un crochet pour ne pas passer devant la demeure familiale, afin de ne point encourir la défense de participer à la course, et je partis fièrement vers le lieu de la réunion.

Fier comme Artaban, tout Marmande m'appartenait.

Je tirais vigoureusement une brave bicyclette Peugeot de 25 kilos et évitais de monter dessus avant la course pour ne pas l'abîmer. Et puis, j'avais le temps d'arriver. Dans la crainte d'être en retard, j'étais prêt deux heures d'avance. J'en étais assez heureux, car ce délai me permettait de faire admirer aux Marmandais, sans en avoir l'air, l'élégance impeccable de ma mise.

Peu à peu cependant, mes transes reparaissaient. Ne ferais-je pas mieux de rentrer chez moi ou d'aller me promener plutôt que de m'exhiber ainsi ? Que diraient mes parents ? Et tous mes amis de Marmande que penseraient-ils ? Si je perdais honteusement, je serais l'objet de leur risée. Après tout, rien ne me disait que tous ceux qui allaient courir n'étaient pas supérieurs à moi. Enfin, j'y étais, toutes les formalités étaient accomplies. Qu'importe si je ne réussissais pas ! Il fallait boire le calice jusqu'à la lie. Si je constatais que je n'avais aucune disposition, je serais au moins fixé et m'orienterais vers un autre métier, mais tout était préférable à l'incertitude où je me trouvais depuis si longtemps de me croire susceptible de fournir un champion, alors que je n'étais peut-être qu'une nullité. J'avais le moyen de me rendre compte. Il fallait l'employer. Et mon raisonnement l'emporta sur mon appréhension.

Comme je l'attendais maintenant avec impatience, le coup de canon par lequel serait annoncé le départ ! J'épiais du regard tous mes adversaires qui ne semblaient pas me redouter et dont le mépris visible me crispait et me donnait encore davantage, si possible, le désir, la volonté de vaincre.

(A suivre.) PAUL BOURRILLON.

NOTRE CONCOURS DE PROPAGANDE

Faites abonner vos amis à la *VIE AU GRAND AIR* et vous pourrez gagner CINQ CENTS FRANCS de livres de la Librairie P. Lafitte & Cie.

Nous avons institué, on le sait, *Quatre Concours trimestriels* et un *Grand Concours annuel de Propagande*, dont nous indiquons ici les conditions :

CONCOURS DE PROPAGANDE
réservé aux Abonnés
des Publications Pierre Lafitte et Cie.

Ce Concours, dont les prix seront décernés aux concurrents qui auront transmis le plus grand nombre d'abonnements aux Publications Pierre Lafitte et Cie *(Femina, Je sais tout, La Vie au Grand Air, Musica, Fermes et Châteaux), comprend des épreuves trimestrielles et un Concours annuel dont voici le détail :*

4 CONCOURS TRIMESTRIELS DE PROPAGANDE

le 1er de ces Concours s'étend du 1er octobre au 31 décembre, les autres sur chacun des 3 trimestres suivants, dotés chacun de :

1 Prix de	**100**	*francs de livres*	
1 —	**50**	—	
2 —	**25**	—	
10 —	**12**	—	

Les livres formant les prix seront choisis par nous dans le Catalogue de la Librairie Pierre Lafitte et Cie.

Les lauréats de ces Concours trimestriels participent à

UN GRAND CONCOURS ANNUEL
pour la période comprise
du 1er octobre de chaque année
au 30 septembre de l'année suivante,
doté des prix suivants :

1er Prix . . .	**500**	*francs de livres*	
2e —	**250**	—	
3e — . . .	**125**	—	
4e — . . .	**100**	*francs de livres.*	
5e —	**75**	—	
6e et 7e Prix . . .	**50**	—	
8e, 9e, 10e Prix . .	**25**	—	
du 11e au 20e Prix	**12**	—	

Les livres formant les prix seront choisis par nous dans le Catalogue de la Librairie Pierre Lafitte et Cie.

N.-B. — Les frais de port des volumes gagnés sont à la charge des lauréats.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*.—Imp. de Vaugirard, H.-L. MOTTI, dir., 12-13, imp. Ronsin, Paris.